



NUMĂR SPECIAL DE PAȘTI

# MAGAZIN AERONAUTIC



Anul II • No. 14-15 • 5 Aprilie 1942

ORGAN OFICIAL DE PROPAGANDA AL AERONAUTICII ROMÂNE



Trasarea răniților.



Transportul materialelor, urgent necesare  
frontului.



Transportarea munițiilor.



# LARES

ÎNFRUNTÂND PRIMEJDIILE, ALĂTURI DE CAMARAZII ȘBURĂTORI DE PE FRONT, GRUPUL DE TRANSPORT „LARES”, A ADUS O CONTRIBUȚIE MASIVĂ LA DUCEREA RĂZBOIULUI ÎN RĂȘARIT. IATĂ CĂTEVA ASPECTE DIN MIȘIUNILE PE CARE „LARES-ul”, LE-A EXECUTAT PE FRONT.

## SUMARUL

MAGAZIN AERONAUTIC Nr. 14—15 DIN 5 APRILIE

NUMĂR SPECIAL DE PAȘTI

- |  |    |  |   |
|--|----|--|---|
| * Învierea . . . . .   | 3  | * Prințul Saharei . . . . .                                  | 3 |
| * Comandanții șburătorilor . . . . .                                       | 4  | * Prin barajul artileriei de Lt.-C-dor IOSIFESCU . . . . .   | 1 |
| * A doua înviere, de C. CORABU . . . . .                                   | 6  | * O misiune de sacrificiu de Cpt. av. PETRESCU ION . . . . . | 2 |
| * Vestea care nu supără, de I. ISTRATEANU . . . . .                        | 7  | * Ochiul șburător . . . . .                                  | 2 |
| * Întâiul meu șbot, de C. GÂNE . . . . .                                   | 9  | * Erori britanice de ION BALEANU . . . . .                   | 3 |
| * Moș Costache, de IORDACHE RADUCU . . . . .                               | 10 | * O distincție bine meritată . . . . .                       | 4 |
| * Patrulare, de LADMISS ANDREESCU . . . . .                                | 11 |  |   |
| * Războiul mondial din iarna anilor 1941-1942 de ROMULUS SEIȘANU . . . . . | 12 |  |   |
| * Gaston Dan de M. T. . . . .  | 15 |  |   |
| * Onoarea Armatei, onoarea Țării . . . . .                                 | 15 |  |   |
| * Punctul de ION VELICIU . . . . .   | 16 |  |   |

Aripi frânte.—Imagini de pe front.—Axa în luptă.—De vorbă cu șburătorii.—Mas-cote.—Armata noastră.—Parașutiștii.—Informațiuni.—Recenzii, etc.

\* Prezentarea artistică, fotomontajii și desene de GION

„MAGAZIN AERONAUTIC” Organ Oficial de Propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerialui.

Redacția și Administrația: Str. Sărindar No. 9, et. II. Tel.: 5.37.32.

Costul abonamentului: Pentru întreprinderi, fabrici, instituții Lei 3.000. Pentru bibliotecă Lei 1.000

# INVIEREA

**I**NVIEREA Domnului din anul acesta, pentru noi este învierea Neamului, învierea Țării în fruntariile ei firești, vremelnice sfărâmate. Învierea Domnului din anul acesta, ne găsește în plină încordare a năzuințelor noastre drepte, în deslănțuirea neoprită a dreptății noastre creștine și românești.

Învierea Domnului în vălmășagul războiului pentru Cruce, înseamnă desrobire trupească și spirituală.

Cuvânt greu au spus și faptă mare au făcut sburătorii României în lupta de desrobire pornită din Apusul creștin, spre Răsăritul păgânizat.

Cuvântul le-a fost scurt și apăsător, căci nu știu cum vorbească prea mult; fapta le-a fost — când a trebuit — cutremurătoare pildă, căci cutremurătoare sunt pildele lor. Ei au dat totul pentru o idee care, în lupta dusă, are luminosul sens, de Patrie și de Credință.

Sburând în formațiuni de luptă, atacând ca vânători aerieni, ochind ca bombardieri, cercetând și controlând cerul ca informatori, sburătorii României au fost totdeauna primii între cei dintâi; nu i-a îngrozit dușmanul superior numeric; nu i-a intimidat o tehnică inamică avansată, și nici nu i-a oprit din avânt, greutatea nesfârșite ale luptei.

Ei, întotdeauna și-au apărât „sărăcia” și nevoile și neamul!”

Și au biruit!

Și vor birui și în viitor!

Astăzi când primăvara coboară fânără și plină de viață, din cerul tuturor năzuințelor bune și drepte, sburătorii noștri sunt acolo unde s’au aflat din ceasul întâiu, unde se vor afla până în ceasul din urmă al războiului: la datorie.

Unii din ei vor avea norocul, poate, să ciocnească un ou roșu cu ei lor; alții, în interior, vor fi mai puțin norocoși, ciocnind același ou pascal, în mediul căzărnilor, al aerodromelor sau al cantonamentelor; iar alții cei mai norocoși — după noi — își vor spune urarea între ei undeva, departe, pe întinsele stepe încă înzăpezite, ale barbarismului bolșevic.

Cu toții însă se vor bucura de Sfânta Înviere, bucurie de care dușmanul nu va avea parte, pentru că el și-a ucis Credința!

Tuturor sburătorilor noștri le spunem: „Christos a înviat!”. Noroc la sbor!

Răspunsul lor ne va veni prin fapte, așa cum ne-a venit și întregirea dela Răsărit, și „adevărul că a înviat”, și fi al Neamului întreg!

# VEȘTEA CARE NU SUPĂRĂ

D-le Comandor,

Suceava 22.VII.1941.

Dimineața cu soare. Cer albastru, limpede. Pământul respiră mișcarea de pădure. În lanuri, floarea soarelui își răsucesce stăpînă, tălgerul în zîmți de sofran. Cu luare aminte, rochița rînduneli se puză odihnind soarele în cupe mici și albe. Sub sălcii, gîngure ulciorul unui iavor.

Aerodromul dela Comrat se întinde pe coama unui deal cu o îmbietoare priveliște spre Mînză-Noapte și Rîsărit.

În zori, orășelul se desprinde din păcele albastrei ale talpugului ca un covor cu naibe și gherghine. Un sentiment cald pentru minunatul vestiment al naturii. Apropii urechea de pămînt și auzi pașii de cîntec a searașimului nevăzut, ce trece. Răslețite în lizieră, siluetele avioanelor. Ele! — sentinelele marelui albastru, culele în care se înfășoară simfonii și linistei unei țări din basm. Țara ta...

La postul de comandă se întorc și se repartizează misiunile. Formațiuni de bombardiere vor acționa fără întrerupere deasupra trupelor sovietice în retragere.

Flotila de Vîntătoare va însoți bombardamentul și va acoperi înalțarea spărgătoare de fronturi, — divizia blindată.

Pe masa de lucru a comandantului telefoane și hărți umede de rouă. În mijloc, o scrisoare.

O patrule de vîntătoare îndreptându-se spre front.

„Ca durere în suflet de mamă, a unicului meu fiu, via a vă ruga să binevoiți, ca prin bunăvoința Doamnei-Voastră să-mi comunicați vești despre fiul meu. Sîrzeniați ajutînt Igeacu Gheorghe, din viteaza flotilă de luptă ce cu onoare comandați și despre care nu am nici o veste pînă în prezent.

Știn că în calitate de comandant și părinte al fiului meu căruia i-ați infiltrat culegerea Victoriei pe aripile Aparatului condus de el, veți ști mai multe știri ca mine, mama lui, care n'am primit nici un rîmă dela el pînă azi.

Vă rog gîndiți-vă la suferința unei mame fără știri dela fiul ei și comunicați-mi vești oricum a fi ale, nu mă supără cînd știu că și-a servit Țara, Neamul și dinastia!”

Respectuoase mulțumiri d-le comandor,

Profira Igeacu

Azi 11 vom răspunde. Ca necei mame.

Comandantul grupului va decola spre Bulgărica, acolo unde a căzut Igeacu.

Comanantul Flotilei va conduce grupul de Vîntătoare. Primul între vîntători. Tot astăzi în ordinea misiunilor de execut.

La 9.30 decolăm pentru a însoți o formație de bombardiere.

Pe stînga: cpt. comandor Romanescu Mihail, ept. Traandafirescu Virgil. Pe dreapta eu, și adj. Popescu Valter.

Mistrul Galben, trundind cînd un trei, cînd un opt. Sud Gri-goriopol. Tulipe negre. Antiaeriana inamică. Coborîm. Indica-torul de viteza metru coboară și 11.

Suntem 11. 200 m. deasupra pămîntului. La capătul unui lat, 11 rîsăcure de drumuri. La Nord un petec de baltă. Scot harte. Ploașka. O coloană de trupe inamice se împărțita prin grîdini și curți. Bombardierele largesc formația. Echipajii negre stră-lugărate de limbi roșii. Sînt aruncate și bombe incendiare, Virkîm spre Cernica. La mică înălțime. Din nou explozii. 11 spre noi, dărele trasarelor de mitralieră. Grăbim. 11 stînga, îngesușiat în mal, podul dela Tighina.

De departe volute de fum. Aerodromul Comrat...

Orele 10.45.

Însoțesc pe lt. comandorul George Miculescu comandantul grupului 11 Bulgărica. Decolăm cu un Tailfin. Sînt pasager. Mi-e frică de eu mai pot. Comandantul trage maneta în plin și surdă.

După cîteva minute de zbur, se roșie deasupra aerodromului. 11 aterizare gata imposibilă. Pista e înflorată de gropi și avioane distruse. 11 comandorul Miculescu înzîră.

Cancelară șefului de post. Martori, informatori. Nimic. „Nu știm, am auzit că...” Ne reîntorcem la aerodrom. Treccm pe lîngă un pîlc de oi. 11 mijlocul lor, un pui de cioban. 11 și scoate căciula și apoi în șoapă:

— La răpă acolo, am văzut eu. Nu se crăpase de ziuă și... apoi bolșevicii i-au tras bocancii din picioare și apoi i-au chîtat în buzunare. Bădă Todere! Po împușcat pe islat.

Coborîm în răpă. Dăm de resturile avionului lui Igeacu. Soldații scormonesc mîlul 11 un cot al albiilor. Puil de cioban e sigur. Încă e lăpată de pămînt și apare gulerul hainei de piele și păr. Haina de piele 11 păstra încă. L'am așezat într'un pîtuc de frunze...

DIN JURNALUL ESCADRILEI SAGETATORILOR: 2 Ia-lin 1941. La Bulgărica inamicul își rețea aerodromul. A fost a-dușă o nouă unitate de vîntătoare. Celelalte recunoaște. sondă, anunță prezența pe sol a cel puțin 15 avioane. Se ordonă un atac la sol. La patrulele escadrilei contribuim cu Moscu și Igeacu. După atac, Igeacu încolțește o baterie antiaeriană. Pică în două rînduri cu o semeție fără pereche. Împărăție moarte și îmbrățișează moartea. Un obuz 11 lovește în plin incendiindu-i avionul.

ÎN CARTEA DE AUR A FLOTILEI: Igeacu Gheorghe mî-jutant aviator, căzut pentru patrie după zece epiri la inamic și două lupte acierne cu un avion doborât.

Miez de noapte. Pulberi argintii pe socul lunii. Tăceri de iesperi. Basm incremenit. Adieri un arome de sulfina.

În cortul comandantului o lumină pîlpăie deasupra unei scri-sori alba sfîrșită. Măine se va îndrepta către Suceava vestea care nu supără o mamă de erou:

„Fiul d-voastră Doamnă...”

Ion Strătașu

Căpitan comandor Romanescu și piloții patrulei sale.



# DOUĂ INVIERE

păcile deasă. În sfârșitul lui Decembrie, stătea agățată deasupra aerodromului. În adreanțele depe frânghia spălareselor sărace.

— Vădusem eu auzul motorului vântorului decolat în zori.  
— De m-veni odată în pământ!  
— Li tortura pe băieți mugetul aceluia de picaje prin ceață, stins în cine știe ce figură aerobatică.

propia, s'apropia de acum cu fiecare clipă.  
A răbunit în fundul aerodromului și pacea s'a întronat deasupra

Antului.  
— E mort, „Salvarea”?  
Autosanitară cu doctorul agățat pe scară gonea prin nămeți spre fundul

aerodromului.  
Echipa aduna ceva.  
— Poate n'a murit!

Pe targa sanitarului spânzurau picioarele, iar capul stărna ce o lespede  
lata în sânge.  
A fost ultima zi a căpitanului Ernest Vernescu, — „Gili”, cum i

spunea pe aerodromul vântorilor.  
Nimeni nu-i mai auzea glasul gângăvit în nerăbdarea de m-și lua sborul  
nici mantaua de „Mefisto” nu mai mătura zăpada din fața hangarelor.  
Doar silueta înfășurată în centuri, rămăsese fotopărită în privirea spre

terri a camarașilor de sbor.  
— parcă l-așteptam să se întoacă. Mă căutam și nu era nădă. Kaca-

la gălăgioasă de ieri, amuțise și vremea învalua în uitare pe cei depărtați.

Zăpada aproape dispăruse.  
Soarele deasupra morții lmea și pe strășile orașelor se revărsa viața.  
Capitala, un flux de amăgiri, m'a smuls spre adâncul ei. Mergeam

clătind parcă pe cineva. Deodată l-am zărit.  
Un om înalt, cu capul descoperit, puțin pleșug, gura puțin strâmbă  
cărpiu într-o parte, cu ochii fierți și sticloși bălăba prin mulțime și parcă

era ceva cerului.  
— Gili, tu ești?!

— Nu par a mai fi?!

Privirea lui era îndreptată tot într'acolo, de unde plecase, spre zări.

Mă era ciudă fiindcă nu m'uita la mine.  
Părea indiferent și preocupat în gânduri.

Parcă era supărat pe mine.  
Am încercat să-l desoc. Credeam că numai picioarele nu-l țin.

Mă luai brațul, mergea sălturi de mine și vorbea, vorbea numai de

or. Dar mergea cum anchilozat.

Maxilarul era deplasat puțin într-o parte și rupt, buza de jos îndoită,  
înțea cărpăcită peste tot. Ochii înțepeniți în orbite nu mai oscilau în

luminilor zărilor.  
Oamenii infirmi vorbeau mai mult de meseria pe care au practicat-o

pe care nu se mai simt în stare să-o practice. Dar l-auscultam. Vorbea de

or pe preotul de evanghelie.

L-am asigurat că se va îndrăveni și va reveni între noi, dar aveam

îndoieli. Ochii, de ce nu vorbeau, de ce nu vroiau să mă privească o clipă?

El era desamăgit, aproape că nu m'a împins când l-am spus că va sbura.

Erăm prea brutați. Putea el să mă sboare?

M'am oprit, m'am desprins de brațul lui, l-am apucat de umeri, l-am

aturat și l-am spus hotărât:

— Tu vei sbura și de abia am terminat, tresărind ca la atingerea

me reptile.

Lumea se uita la noi ca la doi oameni nebuni.

Eu îl priveam în ochi. Această privire neclintită spre car.

M'am înfășurat, vroiam să îl iau în brațe și nu îndrăneam.

Simțeam cum se clătinau picioarele și mi tremura bărbia.

El tot nu se uita la mine.

Am strigat, l-am chemat pe nume. Tăcea, mă înțelegea. Merseam o

mă bucată din drum cu un orb fără mișcare. Ochii lui înghețați în orbite

au sfârșit a se uita.

Dacă m'ar fi văzut lăcrimând, poate m'ar mai fi sperat în un sbor



L-am dus până acasă. Portarul ne-a deschis ușa  
în camera lui numai icoană, un aparat de radio.

un divan și peste tot covora.

Atunci abia am înțeles ce simțuri extraordinare

au orbi.

Ochii aceia clari și verzi, imobili și muți, nu mai

înțelegeau lumina.

Păpăla peste tot și nu mă lăsa să-l ajut cu nici

un preț. M'a bruscat chiar atunci când vroiam să-l

pun alina într'un pahar cu vermuth. Nu știam ce

să fac.

Vroiam să plec, mă sfășia prezența lui dar, nu mă

înduram. L-auscultam.

El tot întreba de sbor și parcă ar fi vrut să sboare.

Când a ieșit în balcon am avut impresia, că vrea să

se arunce în gol. M'am cutremurat și-l urmăream ca

pe un condamnat.

Era în după amiază, când m'am despărțit de el.

Și nu l-am mai văzut decât târziu în drum spre

Germania.

— Cătrețule, sunt în inginerie, m'unde mergi?

Mă privea drept în ochi.

Privirile lui erau pătrunzătoare.

Buimăcit m'au știam ce să răspund.

Era el, orbiu de ieri?

Când mi-a povestit calvarul prin care trecuse până

ce și-a recăpat vederea și emoția puternică ce-l

cutremurase la perceperea luminii, parcă mă orbea

pe mine.

Se întâmplase o minune. Nu știu dacă sufletul lui

iese atât de credincios, sau icoanele din camera

lui psea îndurătoare.

Dar vedea și acesta era marea adevăr și marea

bucurie a vieții.

El, omul mort până ieri, învia.

Eu bucuror și totuși nu. Mai vroia ceva. Vroia să

revină în mijlocul eșarilor și era fericit când

auzea de escadrilă.

(Continuare în pag. 14)





Aviator de escadră Gheorghe Jineanu,  
Ministru Subsecretar de Stat al Aerului.



Bucovinei, Basarabiei, Transnistriei  
și al îndepărtatelor ținuturi dintre  
Nipru și Don.

Sburătorii români, luptând în  
tr'un admirabil spirit de sacrificiu,  
au învins întotdeauna pe inamic,  
câștigând dragostea poporului ro-  
mânesc și admirațiunea camarazilor  
sburători germani și italieni alături  
de care s'au războit contra aceluiaș  
inamic.

Comandanții sburătorilor noștri  
— în permanență pe front dela  
comandantul de escadră până  
la șeful stăutului major al aerului —  
au fost aceia care au chibzuit  
toate misiunile, dozând patrulele  
sau forța aeriană în luptă. Crușând  
— ori de câte ori a fost posibil —  
viața personalului și a materialului,  
ei au realizat victoria totală a a-  
ripilor românești pe care au în-  
cadrat-o în glorioasa izbândă a  
întregii noastre armate.

D-1 General Ramina Roescu, după decora-  
rea sa, cu Crucea de Fier cl. I și II.  
Judeau-și rămas lui deo generalul de corp  
de armată Lăbr.



**COMAN**



General de divizie Gb. I. Popescu



General de escadră aviator Gb. Vasile.



General de escadră aviator Constantin  
Argheșan.



# DANTII SBURATORILOR



General de escadră aviator Rădulescu Ștefan



General de escadră aviator Gheorghe Emil



General de escadră aviator Ionescu Emanuel

De sf. sărbători

## OFERIȚI CADOURI

Din  
PRODUSELE SUPERIOARE  
ALE CASEI AUTONOME  
A MONOPOLURILOR



## O DISTINCȚIE BINE MERITATĂ

**C**RUCEA de Cavaler al ordinului Virtutea Aeronautică: aceasta este înalta distincțiune cu care Majestatea Sa Regele a cinstit drapelul eroicei Flotile de Hidroaviație. Cinstire pe deplin meritată!

Pentru că echipajele ei brave și netemătoare de dușman și de moarte au fost prezente totdeauna acolo unde dușmanul s'a arătat dealungul fărâmului și în largul Mării Negre.

Misiuni de descoperire, de recunoaștere sau de bombardement, au fost împlinite totdeauna cu succes, cu victorie.

Navele inamice avariate sau scufundate de bravii noștri sburători dela Hidroaviație, stau mărturie a faptelor lor de curaj.

Aceste fapte trebuiau să fie și au fost recompensate cu una din cele mai râvnite distincțiuni aviatice, înaltul Decret care evidențiază bravura echipajilor Flotilei de Hidroaviație a fost dat pentru:

„Vitejia și disprețul de moarte ce au arătat ofițerii, subofițerii și trupa Flotilei în războiul contra bolșevismului. Escadrilele Flotilei au executat 597 misiuni la inamic, totalizând 2000 ore de zbor. Au descoperit și semnalat 375 nave de război inamice, bombardând 45 nave și avariind 4 din ele. Au scufundat o navă inamică de transport de 2000 tone. Au bombardat și distrus o baterie inamică. Toate informațiunile le-au obținut, forțând barejul A. c. A. inamic. Misiunile erau executate cu câte un hidroavion în timp ce inamicul le executa cu celule de 2 hidroavioane, superioare în calitate și armament”.

BIRKENWASSER

Dralle



# INTĂIUL MEU SBOR

**I**NTR'O scrisoare din 1897 adresată de Titu Maiorescu unui prieten din Botoșani, el spunea: „Se vede că la 56 de ani, și astăzi am eu din păcate, omul cam lunguște vorba...” Cîcizeai și jese de ani am și eu — tot din păcate — și cred că această jumătate de veac plus jese, îmi deschide asupra trecutului perspective și în tot cazul îmi deșteaptă amintiri, care ar putea oarecum interesa tînarul de azi. Deocamdată voi mărgini a descrie impresiile primului meu sbor.

Și eu am 56 de ani, și eu sunt născut în Arcadia, și eu am sburat... peste toate țările românești, peste Buda-Pesta, Viena, Praga și Paris, peste Belgrad, Sofia, Salonic și Atena, peste Dunăre și Rhin, peste Marea Neagră și Marea Egee, peste crăile pomilor, de era într'o zi... mîm aninat de ele, și dincolo de nouri, între soare și furtună. Și de fapt sunt un om care do obicei tălmăcesc furtive în vechi mîștiri, printre colburile de arhivă. Dar dacă mi-a plăcut să știu ce a fost înapoi, s'ar putea să nu-mi placă a ști, ce este înainte, mereu înainte. Iar dincolo de zăria obșii, noaptea, pe pămîntul la picioara jucărie de copii și cu cerul gotic de teina deasupra capului, viața capătă o înălțare, încă nepăstrată, dar în nimicnicia ei, nouă pentru noi.

În 1909 văzusem la Berlin, pe câmpul de la Tempelhoff, întâia dată un om care s'a ridicat în văzduhuri. Oblivuit și cu căștile aeriene, lucrul nî se pare banal. Dar atunci, atunci, era ceva care răscolen din adăncuri sufletul omului, legat de gîin de la zădăria lumii. Când vor ajunge în curînd oameni și lună, într'un obuz fulger înzestrat cu bar și cu jaze, li se va părea și aceasta un lucru normal — dar înflego oricînd, că atunci când va ajunge „primul om în lună”, oricum, va fi ceva care eu va putea lăsa pe semenii săi nepăsători.

Așadar, acost prim contact ce am luat cu cucerirea aerului, m'a tulburat adînc. În anul ce a urmat, 1909, blăritor trecuse Canalul Velei și Aurel Vlaicu, la noi, își făcuse primul său sbor. Înspoiți, astăzi încă, distanțați de civilizația apuseană cu multă zeci de ani, în privința aviației ne-am jînat A LA PAGE dela începuturile ei. În 1910 acolea Aurel Vlaicu făcea transporturi aeriene pe avionul său, concepția și construcția proprie, iar în 1911 se și înființează București prima școală de piloți, care a dat niște maeștri, pe care i-au ajuns toți aviatorii de azi, dar pe care nu i-a înțeles niciunul: Negrescu, Macri, Beroniede, Fotochi, Protapapescu, Ștefănescu, Capșa, Pașcanu, Poly Vacas, etc. li cunoșteam pe toți.

Mărturisesc că sunt un om fără astîmpăr în viață, care vrea să știe cât mai mult: dacă Radu Negru a descălecat la Făgăroș sau dacă a venit din Oltenia, și dacă atunci când se ridica peste nouri și vezi pe Sfîntul Ilie umblînd cu cerul pe acolo, sau dacă nu-l vezi. Așa încît, deși cu Radu Negru nu rezolvam chestiunea, în văzduhuri m'am urcat dela începutul începutului, din primăvara 1912.

Pilot era Capșa și teron Băneasa (la stînga Șoselei, peste drum de unde este acum).

Băieții aceștia aveau o deosebită plăcere să piloteze pe ogîmii și apoi să rîdă de al dacă le este frică. Mi-am ridicat deci gulerul, mi-am pus ochelarii și m'am urcat în dracul cel de poșare coră-mi putea curma frumusețea de viață în doi timpi și în mișcare.

Un sgomot intern, hîrduiele decolării... și apoi nimic... Ștăteam nemiscot pe scoun lîngă Capșa și mă uitam cum pleacă pămîntul din cînd și cînd mă gîndeam: „Mă, nu j-e frică, mă?”. Intrebarea rămănea însă fără răspuns, fiindcă n'avea creierul gîndul și asta, cînd ochii vedeau cum se tot duc toate dedesubt, departe mic, tot mai mic, cîmeni, drumuri, pomi și case, pînă se făcuseră toate o hartă geografică și un plan colorat al Bucureștilor. De simțit nu simțeam nimic, și mi o năceaz, fiindcă „nu-mi dădeam seama de sbor”. Parcă ași fi vrut ca aripile acele să fie ale mele, nu ale aparaturii, să jîu atunci cînd sbor. Îmi pun mușchii mei în mișcare, nu benzine, elicele motorului, și mă mai gîndeam: „Ce frumos vîsam eu că sbor cînd eram copil și cum nu seamănă sborul acesta cu acela. Atunci în adevăr dădeam ceva dela mine și făceam în ciudă pîrîiilor... Iar acum mă zboară Capșa și eu fac în ciuda nimănui”. O scdere, ca întotdeauna, a omului toată de copil, care trăiește într'o lume pe care o căutam apoi o viață întregă și nu o mai putem găsi. Și apoi, ce e și cu planul acesta al Bucureștilor? Parcă nu l-am mai văzut și din odaia mea, înainte de moșă?... Va se zice, ce? nimic nou? nici o senzație nouă? d'alo sbor?... Zvup! un gol de aer, o cădere în jos, un gol în pînteco... „Te frică, mă?” „Știu eu?” „Acolo e palatul regel... tribunulul... și ocea cel? Dămbovița? Bat-o noroacele! Dămbovița e acea?” „Abie dacă am timp să mai pricep că dunga neagră și lungă e celea ferată și pata albă Gara de Nord, lăta-mă iar învîrînd cercuri deasupra Băneșii, și fără să mă mișc de pe locul meu, să tot văd pămîntul cum se apropie iar de mine pînă aproape mă atinge...” zvup, zvup, zvup... mă hîrduie aterizajul și apoi, stop!

— „Ei, domnule, ce zici?” mă întrebă Capșa.

— „Stai, frate, eu mă gîndesc! Pot eu zice ceva, așa dintr'o dată?”

Dar n'am mai apucat să-i zic niciodată nimic, fiindcă ne-a despărțit viața. Mă așe e felul ei, și pe urmă a venit moartea și la, că așa e felul ei.

Spun obia aș: că și atunci, și întotdeauna de atunci, cînd face avionul un zvup în jos cu gol în pînteco, mă frică... și dorasc să-mi mai fie încă și mai mult, fiindcă o frică bună e începutul odăvratului curaj.

Aud jopîindu-se: Dar dacă vrei să încapi obia la 56 de ani... Lasă, domnule, că nu-i niciodată nimic prea tîrziu.



# MOȘ COSTACHE



dimineea împede a lui August. Soarele și despo-  
tește bătălia arie pe  
lanurile de grâu înalte  
cât omul. Pîlpelii cîntă  
ca în timpurile de pace.

De undeva, din față, se aude cîntocul  
de moarte al mitralierelor, îngănat cu  
mugul scurt al tunurilor.

În primul ceas al dimineții înamicul  
a fost pus pe fugă.

Infanteria, pusă în stăpînire a tero-  
nului, se pregătește pentru un nou salt.

Un bășit ca de bander, vine de  
undeva dintre cei doi nori lănoși care  
stau agățați de stîlca cerului ca două  
baloane de bălci.

Bășitul se apropie tot mai tare.

Sus de tot, o gîză poleită în aurul  
soarelui, se plimbă leneșă, de parcă ar  
vrea să-și încălzească aripile.

— Aviația inamică, anunță un ostaș  
și toți se opresc din lucru, atenți să  
vadă încoace se îndreaptă avionul.

Dar acesta face vreo două curcări  
deasupra noastră și pornește în spirală  
spre noi.

— Ne-a descoperit! La adăposturi  
etrigă un altul. Și toți fug ca potîrni-  
chile, în timp ce avionul se apropie de  
sol, până la 200 metri și își continuă  
virajele de-asupra noastră.

Unul mai îndrăzneț scoate capul.

— E moș Costache bășit!

Toți ies afară și-i fac semn cu mâna,  
certându-i.

— Fir-ai al naibii să fii, ne trăsori  
o sperietură Moș Costache!

Și moș Costache, avionul de recu-  
noaștere trimis de divizie, ne face  
semne prietenești, înclinînd planurile.

— Ce vîi așa pe sus măi bătrîne? Îi  
întrebă un ostaș punînd mîna la gură.  
În formă de pînă.

Moș Costache lărași scutură ghiduş  
din aripi.

— Zi așa, ei? Toții de șotii, vrei  
să ne sperii? Mai bine du-te și adu-ne  
vesti despre cioloveci.

Nici n'a terminat ostașul propunerea,  
că Moș Costache a pus capăt vizitei  
obșnuite în fiecare dimineea, se înalță  
și se lăpșește în zarea din direcția îno-  
micului, în timp ce ostașii îl urmăresc  
cu privirile.

Moș Costache este drag tuturor.  
În fiecare dimineea vizita lui aduce  
bucurie trupurilor terestre.

După ce face cîteva curbe deasupra  
lor, pleacă să încodească inamicul.

Știrile pe care le aduce, sînt tot-  
deauna utile.

La înapoiere iar ne face salutul și  
cînd se află cît mai jos, aruncă un  
săculeț cu nisip, în care a avut grija să  
ne dea un șilet:



— „Fug ciolovecii de la scapără  
călcălele” sau „vin lăncuri rusești în  
direcția noastră”, „rușii sînt aici”.

Dar cîteodată nu mai avea timp să  
ne arunce săculețul cu vestii, cum a fost  
și în dimineea cînd ne-a speriat.

Cam la cinci minute după plecarea  
dela noi, dinspre înamic venea un sgomat  
puternic de motor.

Moș Costache venea grăbit sburînd  
bătrînește. Gîlăia de fieră mai mare  
mîla de bătrînețea lui.

După el, la cîteva sute de metri, trei  
„Rate” vroiau să-l prindă, cel puțin în  
snopul unei rafale de mitralieră.

Deasupra noastră au ajuns deodată  
și moș Costache și urmăritorii lui.

Antiaeriana noastră a început a le  
trimite săgeți de proiectilă.

Bietul moș Costache, atît s'a bucurat  
încît i-a venit să îmbrățișeze cele 4  
tunuri care-i veneau în ajutor.

dar urmasii, după el. Chiar în  
bătălia tunurilor se învîteau ca orșii,  
numai să-l poată atinge. Moș Costache  
și legăna planurile oferind crucea M.,  
spre a nu-l confunda și să se poma-  
nească lovit.

Nu trăgea antiaeriana în el, dar pre-  
zența bătrînului nostru prieten incurca  
mult. Ferindu-l pe el, nu oferea „Rato-  
lor” proiectile suficiente să se-l facă  
c și fum.

Acost lucru probabil că l-a înțeles și  
moș Costache, că pornește ca o săgeată  
în jos și etorisează, fără alagă, într-un  
imaș lăsînd în bătaia tunurilor toate  
avioanele inamice.

Unul s'a smuls din grup. S'a crozut  
că vrea să se repeadă la moș Costache,  
dar din coadă ieșea un fum gros și o  
flacără. Se înfipse ca un burghiu în  
pămînt, cu sgomat de bombă.

Al doilea l-a urmat incendiat și al  
treilea a luat-o la sănătoasa, în timp  
ce bucle de fum îl înfloreau sub pla-  
nuri.

Moment de bucurie generală. Nu  
atîta că două avioane rusești erau dis-  
truse, cît bucuria că a scăpat moș  
Costache teafăr.

Cu toții au pornit grămadă, curioși  
să vadă de aproape cum arată moșul  
pe care-l lubeau atîta, cu prietenie  
caldă a fiecărei dimineți, încă dela  
începutul războiului.

La vreo 300 metri moș Costache își  
prinsese roatale într-o mlaștină. Terenul  
era cu totul nepotrivit.

Ostașii ar fi vrut să vadă ieșind din  
cerlingă un bătrîn ghiduş, cu plato alba,  
cu sumanul pe umeri, dar... lîngă avion  
era un tîmăr locotenent, cu mustăcioară  
trăsă parcă din creion, cu mînuși până  
la cot.

Un ofițer. Deci nu era moș. Poate  
avionul să aibă ceva bătrînesc în el.  
Încolo nimic.

Cu a firească și le locul ei curiozitate  
în suflet, se apropiaseră de avion, îl  
atinsesă cu sfîlă. Dar era și nu era  
moș Costache.

Nu mai purta haina cerului și ghiduşia  
necunoscutului.

IORDACHE RĂDUCU

\* Ilustrațiile acestei schițe sînt reprezentări  
după tablouri semnate de D. N. Chirvasio.





arisezi cum vrei: nord, sud, est, vest.  
Cel mai ideal tereu.

Din loc în loc, pe țârm, locuri de pescari. Ca să-și ridice darta lor, au săpat în mal niște piane, înclinate ca niște toboganuri.

Unele case sunt ridicate până în pieptul mării, iar celelalte sunt dispuse în trepte pe panta. Preparul pământului a fost făcut din apă și casele au trebuit să fie consolidate.

Avionul vir, așa ușor spre țară. Sbu-  
rână jos jos de tot. — Și conștient de mo-  
rte, încearcă să salveze aruncând casavane  
în sus, iar sancticiele de pe țară...  
Ostiași ai brațului corp de cavalerie —  
sau a mii pentru onor.

Într'un loc, un sat în mijlocul satului:  
Adunați în cerc, sordagi care ne auziți cu  
Rădăci, rădăci și rădăci... rădăci... rădăci...  
Rădăci... rădăci... rădăci... rădăci... rădăci...  
desupra lor. Amos ține... amos ține...

Noră se întind căle miază-zăi a: de  
compas, încau nu putem oclăuși căle  
căle orăzilor. Pacia hăi... a... ă... ă...  
gala în lumia, ăe simțea încau cu  
pacia orăzilor, ăă de scela și cu încau  
încau... ăă... ăă... ăă... ăă... ăă...  
ăă de scela fac ăă încau încau... ăă de a  
încau încau încau încau...

Tablou! este minunat.

[illegible]

Pe câmpia întinsă, rare aşezări omeneşti - mai toate distruse de furia rui-  
lor în scurgere, - amănate moşi de vânt  
cu căzi rare şi puia *Koza*, în aici am să-  
cute una cu pământul. În vreo şapte  
să observăm mici mlaşturi de-a  
daşilor noştri, care pun în lumee în mod  
răsunător, dar deşigur dai unii, în se-  
de mlaştă. Populaţia este de-a  
de cereale la apăsare, sau în mici căstănuie,  
eu două roze, aşteptă la rând, cumini.

Soldatul român, cu posibilitățile lui de războiu, altele decât: cele de acasă, înseamnă viața populației destinație cu aceeași greutate de inimă cu care a pornit însuși liberator.

Sun; deosebit de impresionante senti-  
nelele d-  
maul marii Drept in bani  
vandu; cu arma la umu; servindu  
tinderii; inot de apa, tarani carpatici  
s-a; saage n-  
dormi a la suie de kilome-  
tri departe de gospodariile lor, in nume  
tutur; praprie; se; ca  
pana la  
umru; to; angane tuturor celor ce cred  
in po. sa ras-oa; de etruu; vermi.

Aşa cum în vâd, din veteza pasării mele  
după, biruul de axela română, aşa cum  
desigur, paza neadormită vâd prin ei,  
desigur, însepari al neamului lor, ne  
neamului meu. Este pentru prima dată  
când aş căuta român şi împune veteza  
departări uraze de căminul lui.

Străjer: dela Azov sunt, pentru mine  
destinul valan care înafărăie iabucne-  
ște.

Din mare vine spre ţara m altă limbă  
de pământ ca aceea lăsată la sud de lacul  
Molosnoie. O peninsulă ai juri ca e soră  
gemă cu prima. Treceam fulgerând spa-  
tial spre est.

În zare apare portul Bardiansk într-o peninsulă triunghiulară. În port vase multe, de diferite tonaje, reduse la neputință de bombardierele în picaj, germane. Pe chei (orișicî destul de năru). Orașul, simetric, are străzi paralele ca toate orașele din jurul Mării eel Mare Este mare mare decât Melitopol. Are niște mîndrie enorme spre nord-vest, probabil căzărma, iar în diferite puncte ale lui se înalță turnuri enorme de fabrică.

Într-unul din orașul dela nord la sud  
 și la direct spre mare. Nu înțeleg c. v. r.  
 spre sud. **Am** vreo cimpireze kilometre  
 este [armul avioan aliat în v. p. d. p. r.  
 rugilor și acolo - la Jekip - oamena lui  
 Timosenko sa un acrodrom cu avioane  
 de vînătoare.

Oarecum mirat, atung umbrei pilotului  
Dar Popeacu-Gloancăl era grabit. Aving  
dăria înainte gînditai Urmărea încrez  
o bărbie cu deosebit succes. Spre sud,  
dousă avioane se deplasau grabnic către  
jurnalul polyevic. Bine, bine... dar pilotul  
nostru nu îi vîrîd năvut doborîre. 曹 飛  
2002. Nu Dar — am vîrît așei bag în  
sportul pe cioloveci, mi-a explicat el la  
2002.10.16

Totuși, așa, cu urmărirea, am ajuns  
lângă mătul ruscoc, când un viraș scuri  
ne-a vestit ~~de~~ înfărgit avionul  
catastrofa și se întoarce la vatră

Când am atins țarmul de nord m-am oprit la răstimp să mă profilăm, urșice, ciadurile din jurul Mariopol. N'am mai abutur spre el. Cu regret. Încă era teamă să nu rămânem în pană de benzină.

Cap la compas direct aerodromul.  
Deasupra oraşului facem un viraj scurt  
ca să admірăm stadionul sportiv, apoi ar  
ingrosăm de leul în care am fost distru-  
se câteva labiruri. Alături de diabolici au  
fost consumaţi — ei au aranjat fetile  
de homete — încă nu a rămas piatră  
peste piatră. Căci am umblat, până aici nu  
am isbutit să văd asemenea îndărătnică  
patimă a nimeni.

Revenim deasupra aerodromului într'un parcu alunece! pe-o arină — pasunea lui Clocănel! Păgura este frumoasă! O admiri din plin. Sunt sigur că o admiră și cei de jos! Apoi: un bond... înăa unul... și încă unul. Apoi avionul al argă... aerodromul sigur de el... de pilot (și pilotul sigur de avion).

Soldatul care mă îndemna să-mi iau haina de piele la decolare, mă întreabă dacă nu mi-a fost frig.

El răspunde că nu am avut vreme de așa ceva

L. ADAMS AND D. ESCOFF

<sup>\*)</sup> Din volumul „Șerărm spre răsărit”,  
apărut în editura „OFAR”



# RĂZBOIUL MONDIAL DIN

de ROMULUS

După cinci luni de începerea războiului împotriva U. R. S. S., atunci când ofensiva armatei germane a fost forțată să se retragă din pozițiile ocupate în timpul ofensivei, armata germană a fost forțată să se retragă din pozițiile ocupate în timpul ofensivei, armata germană a fost forțată să se retragă din pozițiile ocupate în timpul ofensivei.

Apoi, ca urmare a faptului că armata germană a fost forțată să se retragă din pozițiile ocupate în timpul ofensivei, armata germană a fost forțată să se retragă din pozițiile ocupate în timpul ofensivei.

În asemenea condiții, comandamentul suprem al armatei germane a luat hotărârea, la începutul lunii Decembrie 1941, să oprească continuarea ofensivei până la primăvară și să treacă la războiul de mișcare pe cel de poziție. El n'a înțeles însă că să stabilizeze trupele în pozițiile de iarnă, sau în tranșee.

Noua fază a războiului impusă de un fenomen natural, extraordinar și neprevăzută, a determinat comandamentul armatei germane să adopte o nouă organizare a zonă de apărare sprijinită pe o linie. În parte rectificată și înălțată și să asigure cile sale de comunicație și de aprovizionare foarte lungi, ca operațiile din cursul campaniei de iarnă să se desfășoare în condițiile prevăzute.

După concepția comandamentului suprem german, defensivă adoptată n'a însemnat defensivă pasivă și renunțarea la inițiativă și la acțiuni locale ofensive impuse de desăgurarea operațiilor și nici pe un front rigid fortificat.

El a procedat mai întâi la rectificări și alinări ale unor sectoare, acolo unde frontul german intrădea sau semi-cercuiri, fie spre a scurta frontul și a obține o economie de forțe, fie spre a organiza un dispozitiv defensiv cât mai bine articulat.

Astfel, s'au executat rectificări și alinări de front în sectorul de Nord în regiunea de vestul Moscovei, unde frontul forma un semi-cerc în regiunea Tula de Sud de Moscova, unde desecumina frontul era prea înaintat. Călele pătri, frontul a fost și este menținut aproape de aceiași linie.

Operațiunile rectificărilor și alinărilor, care a implicat retragerile metodice pe noua linie fixată și deci evacuarea unor localități, n'a fost ușoară, căci marea și el a trebuit să profite de ea spre a dirija atacurile sale cu forțe puternice, tocmai în sectoarele unde erau în cursa retragerilor voluntare germane, și scopul de a strângă liniile adverse și de a executa înecuri. Comandamentul armatei germane n'a fost însă surprins și nepregătit. El a prevăzut această activitate ofensivă și înamicului și a luat din timp dispozițiile impuse de asemenea eventualități. Frontul rectificat a trebuit să fie apoi organizat într-un dispozitiv defensiv articulat pentru campania întreagă de iarnă după cerințele războiului modern de poziție. Care este caracteristica ei? El nu trebuie confundat cu frontul bazat pe a se rețea complexă de tranșee, pe poziții esalonate în adâncime și pe lucrări de fortificații, așa cum a fost frontul occidental din războiul trecut între anii 1915—1917 și nici cu tendința de a deveni o linie-tip Siegfried așa cum a fost aceea construită de germanii Vest. În începutul războiului din 1919.

De fapt, frontul de iarnă a fost organizat ca o zonă de apărare și de luptă compusă dintr-o rețea supă de cuburi de rezistență, spatele căruia se găseau bazele de sprijin puternic armate ale liniilor principale. El se asemăna întru totul cu linia propusă de generalul Hindenburg și Ludendorff și executată în cursul anului 1917, în curba frontului occidental între Arras și Soissons. Păcate, aceasta că pentru examinarea frontului oriental german n'a lăsat în seamă toate elementele tactice războiului modern de poziție cu înălțimea de a trece ușor la războiul de mișcare din cursul acestei primăveri. De aceea zona frontului oriental german în cursul campaniei de iarnă a reclamat desălușirea lui o mare putere de foc, care să asigure luptele de apărare și să intervină chiar înainte de a se desvolta atacurile forțelor năvălitoare și să asigure sprijinul pentru atacuri și contraatacuri prin infanterie. Așa se și explica rezultatele negative pe care le-a dat atacurile ofensive ale forțelor sovietice în toate sectoarele frontului oriental din punct de vedere strategic și chiar tactic, precum și pierderile mari ce le-au suferit în oameni și în material.

A mai intervenit apoi desosebirea de concepții între strategia germană și cea sovietică în această campanie de iarnă, care a contribuit la rezultatele ce le-au dat contra-ofensiva armatelor roșii.

Pe elnd strategia germană este bazată pe principiul economiei forțelor și pe folosirea metodelor a materialului, strategia sovietică a adoptat și a lăsat principiul opus. El a organizat atacuri masive și repetate, fără să țină seama de principiul economiei forțelor, de folosirea vieții omenești și nici n'a folosit metodic materialul său în cursul luptelor.

Pe de altă parte, conducătorii armatei roșii au scutit lăsa favorabilă aplicațiunii concepțiilor lor strategice și tactice

și au subevaluat capacitatea de rezistență a armatei germane în vederea războiului de poziție în condițiile grele create de acest anotimp nelavorabil.

Au crezut că iarna va fi cel mai mare aliat al armatei roșii, grație căruia vor putea întreprinde o contra-ofensivă, tot frontul cu rezultate însemnate, tactice și strategice. Cu atât mai favorabilă li s'a părut această contra-ofensivă cu cât iarna a apărut mai devreme. Stăpenele rusești, cu tot cortegiul de generali, cu toate diviziile și altele abundențe, iar Comandamentul german a oprit acțiunea sa ofensivă și a trecut la defensivă sub forma războiului de poziție și de apărare, tocmai din cauza condițiilor grele ce reprezintă pentru conducerea operațiunilor o iarnă excepțional de aspră pe un teatru de război atât de vast și lipsit de comunicații dezvoltate.

A mai intervenit și un argument de ordin istoric care a sporit optimismul sovietic: campania lui Napoleon I din 1812, din Rusia, ce s'a sfârșit în plină iarnă printr-o retragere dezastruoasă a armatei franceze ce înaintase prea adânc în stepele orientale ale Europei.

Comparații între campania napoleonică din 1812 și cea germană din 1941, a fost nepotrivită. Evenimentele din ultimul timp a dovedit aceasta și întrucât Napoleon I a lăsat o singură poartă a Rusiei: Smolensk, care i-a lăsat calea spre Moscova. După ocuparea Moscovei armata franceză a fost surprinsă nepregătită pentru campania de iarnă, departe de bazele sale de aprovizionare, lipsită de comunicații și expusă atacurilor armatelor rusești rămase aproape intacte după retragerea lor. În războiul actual armatele germane și aliații în cursul celor 5 luni de ofensivă, au atins pe un front de peste 2400 km, în direcțiile porturilor principale ale Rusiei Sovietice — Leningrad, Smolensk și Kiev; au năvălit armatele de altă înălțime în mai multe bălării și după ce au ocupat o parte din regiunile vitale, iarna le-a răsturnat pe o linie sprijinită și mai multe puncte strategice.

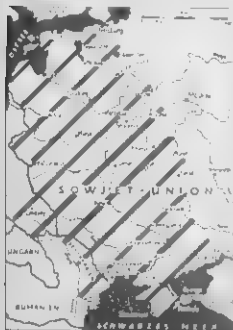
După cum am spus trecerea la defensivă a armatei germane n'a însemnat renunțarea la ofensivă și numai suspendarea ei până la primăvară.

Fapt este că, odată cristalizată două concepții în ce privește campania din iarna anilor 1941—1942: una, a Comandamentului sovietic bazată pe ofensivă pe războiul de mișcare. Această opoziție de concepții a fost determinată de același fenomen natural — iarna — însă fiecare dintre belligerati considerându-l potrivit operațiunilor militare respective.

Care au fost rezultatele aplicațiunii acestor două concepții?

1. — Pe frontul de nord finlandez german nu s'a produs nici o schimbare în cursul campaniei de iarnă.

2. — În zona Leningrad toate atacurile ce le-au dat forțele sovietice încercute cu scopul de a strângă liniile germane și a trece Neva, au fost zadarnice. Rămășițele florei sovietice din Marea Baltică



Mapa Rusiei Sovietice occidentale, arată-după în lăți mari, situația frontului și stăruințele ofensive sovietice de iarnă.



## 14

...li mulțumim cu recunoștință pentru admirabilul război: trimite-mi, te rog, expresia unor sentimente de mișcare prietenie și suferință războiului.



adunati să se joace în lărbă verde. Avioanele vin de sus, aterisează și se opresc aproape de grup, parca ar voi să spună: bună ziua și iar; leacș, decolând. Fiecare grup are avionul său patru grupuri patru avioane și fiecare avion cu instructorul și un elev la bord. Instructorul stă în locul din față și reprezintă un dublu comandă. După ce vine și elevul în cel din urmă, aterisând și decolând astfel, elevul coboară și altul, dinainte arânduit, și în locul, pentru că avionul să plece mai departe în dute-vino.

N'am putut bănuți că școala practică de abor stă în acest dute-vino, în decolări și aterisări. Îmi pare de-a dreptul comică această perindare de avioane, era colorată ușor din aer, fiecare spre grupul respectiv; se așteau cuminte pe pământ de pârșan că au viață proprie, lugeau puțin alunecând pe lărbă ca niște glșcniți cari se reped după un dayman. 雙 se opreau învârlind calm elicea. Deodată, apoi, elicea pornea cu o sârfelează ce ținea în botul avionului un cerc ațărăvitu; sgomotul era viu, ca de mitalieră în lărgire continuă și, după o clișă, avioanele au apărut pe aripile încordate înainte, parcă. Alerga un timp și pământ după care se desprindea înlăndu și șborul. Intențial cu o pasăre. Totdeauna în emoția desprinderii de pământ a avioanelor. Când le vedeam pornind spre decolare — socoteam în adăncurile mele că totuși ar putea să nu se ridice — îmi părea un lucru prea omeneș această mașină minunăta ce se mișca pe sus ca o înșiră șoritoare. Fiindcă în nimic nu se asemănă mai mult un avion cu o pasăre de cât atunci când se așteie pe pământ, aterisând și atunci când se desprinde înlăndu și șborul. Mișcarea șborului uman în aerostia stă

La grupul unde m'am oprit pentru încă o oară, elevii aștează pe lărbă în așărind rându cu calm. Mi se pare prea calm față de viața gârâitoare ce știu că am acumulat în timpul de când nu s'a ajuns aci.

Acroape nici nu vorbește, atât sunt de leneșii în lărbă vorzului pe câmpul verde, cum poate fi normal la acest vârstă de Mău. Strân și când câte unul mi curioș atrage atenția la șbor. Sunt atârși de tot lăngă și de vinta lor de aer. Văgă cuosește dela curvurile teoretice nu mai poate avea acum de cât justificarea prezentei mele, mai ales că în timpul acestor curvuri n'am legat nicio cunoștință mai apropiată. Mai de departe, această dulce leneșie a elevilor nu se ghidește din pricina însemnății la care sunt ațundăți și a decolării viu, înconjurată. Totul pare, de altfel, de o neapăsărit linie specifică: este în linie, ca să zicem așa, activă. Lăzând la o parte sgomotul avioanelor care umplă văzduhul cu mincaci lor torțătoare totul pare liniu. La capătul acropotului, în apropierea noastră, trece șosaua națională — circulația de fornicari; câteva coșuri de fabrică fumegă mai încolo, iar ceva mai departe, la scurte intervale, se succed trenuri cari vin și pleacă dela gară. În cea-laltă latură și câmpului o adevărat șantier de lemărie alba: se ridică șchelele monstruoșilor noului aeroport, căci n'ou câmpul acesta de șbor. Într'un capăt al sân încă mai pașie o turmă de oi, strălăzită de roșoiu; cu saricile pe un umăr. Sgomotul acestor împrejurimi ajung însă estompat 雙 no. Se aod atât de puțin, încât toată această mișcare și se pare pe peliciu atât puțin mult. Însemnata câmpului verde, protejată de cupola albastră a cerului, pune bătăie între ezidența mișcării de metropoli și noi cei confundați aci. 雙 această lume de nerăbdare și beatitudine. E neliniștită liniștea și răcoarea ce se poate gusta în această margine de oraș stuțiată de sgomotul hoștic al „centrului”.

Fuseam trimis la „punct” de șeful școlii de piloți care stătea la o masă improvizată în marginea terenului unde se află cu o coleg comandant al altel școli, când mă prezentașem. Șeful școlii, căpitân aviator în rezervă, provenit din cavalerie, era un om înalt, subțire, aproape alblănoș, nu lăsa veseștă puțin prelăzând, ară de soare, și întrecușta unora de o lărbă cam nerădă la vreme; lăta aceasta și era înfrunsa de doi cârți enuși cu strălăzită urechi albastră și, mai caracteristică când mă vea în zău duru avioanele site. Păcea mult prea ceruș și mult prea puțin căpitân. În haine civile, lăză fi lăst mai corănd un conducător de lucrări tehnice... M'a întrebat, aproape cu indiferență:

— De ce ai întârziat atâta prietene? Ceilăți au ajuns la 50 雙 de dubie

Motive personale, domnule căpitân, m'am împiedecat să încep șborul odată cu camarazii mei...

Du-te la „punct”... la terminarea programului vii minc...

Nicotodată, la lecțiile teoretice, nu mi se vorbește de „punct”. Eram deștul de murt, fiindcă nu puteam pricepe ce anume ar putea fi numit „punct”. Mi se vorbește despre orice dar „punctul” nu fusese discutat.



Îmi fusese oarecum greu să au contactul cu aerodromul. Prezentarea într-o vârstă nouă mi se pare cel mai neavoiu lucru ce lăși putea face, de când m'am pomenit. Ori, teama de a nu păși ridicol pe câmpul de abor mă obveda acum... De sigur, nu tot, cunoșteau un cerc „punctul” și civilitatea mea întrebări li s'ar părat potri... la pentru că. Ma învârtăam încolo și încocoare lărbă să au o hoțire. Un ajutor mecanic, care trecea prin fașa mea, ham scotit nimerit 雙 îndrumare.

— Ești bon, dumezeata, să-mi spui la ce punct mă mă duc?

Mănea teorie. A scuptă coaja ce o cleșpea între dinți, a vici: mîna în buzunar scoțând altă sămăniță, zicând:

- Pe cine cauți?
- Pe nimeni, sunt elev aci.
- Păi, — ce punct sunteți? (E mai deferent acum).
- Am venit pentru întâia oară. M'a trimis domnul căpitân la punct, unde trebuie să stau până la sfârșitul programului.

— Du-te și domnește la punctul ăla, din margine... răspune mecanicul sculptând altă coaja de sămăniță în direcția priuului grup, unde tocmă aterisă avionul. (De altfel „punctul” se cere să fie unde se presupune că avionu trebuie să aingă pământul 雙 aterisare și locul de unde decolează).

Astfel am priceput că aceste îngrămădiri de elevi piloți aștează din loc în loc, în distanțe potrivite, pe mijlocul terenului, pot 雙 „puncte”.

În felul acesta am ajuns aci unde priveș cu mare curioșitate cum decolează și aterizează avioanele, când la un punct, când la altul. Le urmăreș vrăji, căci am fost la meeting-uri, am călătorit cu avioane de transport, am văzut deci multe plecări și sosiri de atemenea păsări, dar nici când nu mi s'au părat atât de interesante. Aveam impresia că am intrat într-o vizi și uzină, unde fiecare roțiță se învârtete cu o scop bine determinat; aci însă cu o independență 雙 o înconștință lărbă ce o deosebea definitiv, prăzând și un fel de joacă. Făcând avioanele acestea simple și cu carlinga deschisă, cu fuselajul subțire și aripile mult prea mari, mi s'a propășe de suflet, venind cu ele, dar lărbă să eu cunosc: înședă funcția lor pe acest câmp apăsă în acest moment o necunoscută care mă depășe. Aveam o urădă sfială a începutului, care mă tortura, împotriva dorinței lărbinte ce mă îndrumase aci.

— Ute ce „placat” vine ăla, spune un băietos care nu putea avea mai mult de optizezeze ani, căci de abia li mija un ușor pul alburu și montăcioare. Arăto avionul „punctului”, care din cauza manevrei prea pronunțată a manșei, se lăsa spre pământ greu ca un bolovan cu toată suprafața la orizontală.

„Na! 雙 a pus mâna instructorul!... continuă tot el.

— Tu s'a făcut un aterisaj „nou”, Sabopol! zise unul mai în vârstă și oarecum spin, cu ochi vii jucăși și care parcă nici nu înase seama la incidentul de abor semnalat de coleg.

— Eh, pară, l'a făcut el... Res doar și instructorul în avion... zise altul râdăcios.

— Ce mă, lii pare rău că te-a dat jos de pe avion din cauză că ai făcut bonturi, de-ji nici așa? Îi încolți altul.

— Pfuuuu! aoleo, m'ontura... m'uită-vi fraților se renzișă altul, arătând avionul care făcea pe câmp adevărate sărituri de lăcuste.

— Să știți că li trimite 雙 făcă „turul” pe jos, zăară cățiva 雙 cor...

Avionul ăcu un cerc pe lărbă în vălșii vijeliș de motor. După aceea se opri. Instructorul întoarse capul peste parbrie ridicându-se puțin dela carlinga. Pe urmă etevni țesi și robori. Avionul porni spre „punct” și elevul rămăse un timp stinger în mijlocul câmpului, apoi, resemnat, porni spre marginea cea mai apropiată a terenului, privind cu grișe în partea din care aterisau avioanele, spre a se feri la timp din calea lor.

Când cel depedit își termină „turul” (înconștur câmpului de abor) care totaliza vreo 4 km. pe jos, șborul se termină... Elevii piloți: nu pornit dela punctul cel mai îndepărtat străngându-se la mijlocul terenului, de unde în ordine miștrăscău sau pleacă cîntănd, spre locul unde se găsea câpitânul.



# PRINTUL SAHAREI

**R**ISORGIMENTUL însemna renașterea poporului italian și deci redostoțirea năzuințelor imperiale, care își au obârșia în universalitatea Romei. Italia, după împlinirea celor două mari feluri ale veacului trecut: Unirea și Neolărnarea, trebuia să revină în chip firesc — prin destin, am spune — profunzime unde urmele glorioasei sale civilizații tânguiau, și să-și reclădească hotarele până în înălțimea lor de Imperiu.

Monarhia sabaudă, ea și gânditorii și marile căpetenii politice ale Italiei, n'au încetat o clipă nobile lor trudă de a progăti și netezi calea spre ținta imperială. Măsură ce vremea trecea, Imperiul, în înaltul său înțeles latin, devenea mai mult rațiunea de a fi a poporului italian. Pentru a statornici o tradiție începută cu misionarii Credinței, cu oamenii de știință, cu soldații și cu muncitorii, Ducele Luigi de Abruzzi pășește în numele Principilor sabauzi, cel dintâi pe nisipurile arzătoare ale Africei. El a lucrat și a murit aici, iar să-și lege opera și mai mult de ideea de Imperiu a cerut, o ultimă dorință, să fie lăsat tot aici să-și doarmă somnul fără de sfârșit.

Sub supravegherea acestui neobosit pionier, Ducele Amadeo de Aosta, încă copil, și-a început experiența africană, ca apoi să-și închine întreaga activitate, mai întâi ca ofițer de mohanști și aviator, și apoi ca Vice Rege al Abisiniei și apărător al Imperiului.

Poate nimeni n'a trăit ideea imperială mai deplin decât Ducele de Aosta, care a lucrat fără răgaz pentru măreția Imperiului și tot pentru el s'a jertfit. Trecerea în cadrele aviației are un înțeles adânc. Căci spre această armă nu

l-au mănânat numai virtuțile sale de războinic sabaud, sau înclinația fascistă spre acel „vi-vere poricosolamente” al climatului mussolinian, ci și credința că Imperiul trebuie să însemne depărtare cât mai mare, și că depărtările nu pot fi stăpânite cu nimic mai bine decât cu această unealtă minunată care este avionul; cu această unealtă care îți îngăduie să fii profundoni, să poți trăi în liniștea tinuturi și mările ocol al hotarelor unui Imperiu și să nu simți o clipă depărtarea de Patria Mamă, de unde pulsează înfruntător prânzătorul Ducele de Aosta îmbrăcând haina sturătorilor „Armatei Azur” în adăogul prin gândurile și faptele sale și această somnificatie.

La lumina acestui țel, marea sa prietenie cu Ducele se înfățișează în toată rodnicia ei și căpătă valoarea unui simbol care are ca fundal întreaga istorie a Romei.



1. Ducele Amadeo de Aosta de Savoia.
2. Comandant al mohanștilor în Africa.
3. Vice-Regele Egiptului, în alături de el.
4. Comandant suprem al Italianilor din Africa Orientală, în vorbă cu soldații.





# PRIN BARAJUL ARTIL



**C**ONACUL Vigoda N. E. Duinic. Observatorul îl identifi-  
că și mi atrage atențiunea: îl văzusem strălucind în lumina vis-  
a soarelui înaintăm în formație strânsă. Ii și  
egur, cu soarele în spate. Nici vânătoarea și nici recedțiunea  
și a inamică. Astrul ne protejează și ne asigură surpriza.  
Ducem în pântecul bombardierelor noastre bombe pentru  
țigani. Cu jumătate din încărcătură vom zdrobi rezistența ina-  
mică date Dalnic iar cu jumătate rezistență de la Conacul Vigoda.

Observatorul își verifică elementele și așteaptă aplecat pe  
-zor, declanșarea primei salve. Celalalte echipe manevrează  
strângându-se pe avionul cap, pregătindu-se de atac.

Ceât să-mi păstrez avionul la aceeași înălțime și viteză, ducând  
formația pe primul obiectiv. Sunt smucit cu avion cu tot, din strân-  
soarea vitezei în salturi scurte, semn că bombele încep să cadă.  
O comunicare dură a observatorului: „gata” și pic către obiectiv  
cu precizie. Grăbit, observatorul repune elementele la vizor  
pentru nouă viteză și înălțime, hotărâtă pentru ultimul obiectiv:  
Conacul Vigoda”.

În acest timp suntem prinși într’un uragan de proiectile de  
c. a. Trăgătorii din spate ne alarmează: puzderii de explozi-  
n jurul avionului, am fost loviți de schije în ampenaj, rezervorul  
din stânga curge. Avionul înaintează nepăsător, înconjurat de



1. Pe o gura, colona lăpășilor care, la curând, vor fi cucerite în aer de bombele noastre.

2. Cercetând harta.

3. La întrecerea din mlaștea, unde artileria este alintă de câștigul de scurtă durată.

4. Efectul unui bombardament aerian.

5. Explosiile bombelor lăpășilor (P. K.).



fumul gros al proiectilelor explodate. Se trage dela Odesa — Vigoda — Fomina Belka — Delnic Bara — toată artileria antiaeriană inamică s'a concentrat asupra noastră, îndărită că le-am surprins vigilența. Sburăm în înălțimea fixată, observatorul este plin de liniștea ultimei salve. Mă simțeam mlaștea eud vădită proiectilelor, unul, altul și marea altele care se sparg la câteva seci de metri deasupra noastră.

Le auziți cum ne cântă imnul marșii? Prind vocea calmă e observatorului prin telefon.

Imi revine în minte soarta eroicului echipaj al Lt. Monciu, al cărui avion lovit în plin de un proiectil, l'am văcut prăbușindu-se la pământ, transformat într-o torță luminoasă.

care nu înfricoșează moartea, gândul lor fiind îndeplinirea datoriei către patrie și victorie eripilor românești.

După ce ultimele bombe și-au luat drumul prin abisul ne desparte de obiectiv, am să scap de loviturile proiectilelor înclin rețede avionul și pic. Bombardierul se supunea manevrei, urmându-și cursa și brăzdând spațiul cu viteze tot mai mari. Viteza marșează viteze din ce în ce mai mari. Explosiile proiectilelor de artilerie antiaeriană rămân tot mai mult în urmă.


Uf, am scăpat, am avut noroc, se desprinde vocea telegrafistului dela al cărui post se supra-veghează tot spațiul din jurul avionului. Simțeam că înnebunesc vădând sutele de proiectile ce se spargeau în jurul meu și eu neputincios în

echipajelor; nici o pierdere, numai avioanele păstrează urmele loviturilor primite. Un sergent trăgător îmi prezintă schije de obuz care se opresc în zănerul pantalonilor de piele. — „Iarba fierelor domnule comandor, otelul nu se lipsește de mine”. Toți erau plini de viață și se întrec în rite. Am trecut printr'un adevărat apăsare un tânăr sublocotenent; când văzut avionul d-voastră înecat în v' am crezut pierdut, totuși am urmat drumul d-voastră și l'am ținut bine. I-păcăit și de date acestea și am lăsat în pînă.

După ce dăm raportul, ne împrăștiăm fiecare la avioanele noastre. — Trebuie verificate și încărcate din nou, per-

# IMAGINI DE PE FRONT





1. Obiectivul dușman se deslușește din cu la se mai bine în viziunii mitralierei: aici bordul a vi a a lui nostru. (P. K.)

2. Masivul formații aviatice la șbur spre inamic, în cerând vor semăna moartea în rândurile dușmanului.

3. Iarna pe sa norodului aliat. Sburătorii se îndreaptă spre aparatela care vor împănca moartea în dușmanul. (P. K.)

4. De strajă, în țerei cel mai cumpăit, fusarii noștri antiaerieni sunt gata să primească dușmanul așa cum se cuvine.

5. Intervi din misiune la cârmă: lașterii rusești, aviatul aliat este aprit de servanții care li va face în primire. (P.K.)

6. Servanții aviației rusești revinșez motoarele păsărilor de fier care și de ucen înainta, vor de măsura puterii lor de luptă.



# MIȘIUNE DE

**E**RA ora 19.45 și ultimul avion sosise din misiune de o jumătate de oră. Raportasem prin telefon rezultatul misiunii și acum intrucât nu se mai întrevădea vreo misiune pentru această zi, camarasi, unii jucau table, alții se plimbau prin fața corturilor instalate în marginea terenului și chiar în grădinițe din satul apropiat, cari ofereau un foarte bun camuflaj.

Îmi orânduisem lucrările de birou și acum în așteptarea mesei disputam o partidă de table.

Sună telefonul. Comandantul escadrilei, cpt. av. Anca Romeo, îmi ia înaintea fiind mai aproape.

Când eac din cort îi citim pe față oarecare îngrijorare. Se uită la ceas și privește cerul. Cheamă personalul navigant și întrebă: „Cine se oferă să execute o recunoaștere - sondă, pentru a descoperi dacă rușii se retrag sau nu?”. Toți ne uităm la ceasuri: 19.45. Cerul senin.

O misiune foarte grea. În primul rând nu putem decola mai înainte de orele 20. Ajungem în zona Giurgiuilești-Reni după un timp aproximativ. La 20.30 era aproape întuneric... Apoi o aterizare noaptea după orele 21, pe un teren bun, e drept, era prea riscantă.

Mă decid:

„Eu plec în misiune”.

„Cine merge cu mine ca pilot și cine ca mitralior?”.

Se oferă adj. av. Dușă Alexandru și serg. Chiș Ștefan.

În timp ce-mi pregătesc misiunea pe hartă, pilotul se

ocupă cu pornirea avionului. Comandantul escadrilei spunându-mi să fiu precaut, îmi dă totodată și ultimile recomandățiuni. Vine și pilotul: „gata d-le căpitan”. Comandantul escadrilei ne face cunoscut felul de lumina care ai terenului de aterizare la înapoere.

Orele 20. Decolarea.

Observ că pilotul nu ia înălțime. Mă ridic de pe scaunul meu și strig: „la înălțime să mă pot orienta”.

D-le căpitan, emergem așa jos, pentru că eu cunosc foarte bine terenul. Am făcut garnizoana pe aproape. Eu vă scot la Giurgiuilești. - „Bine”, răspund eu. Cunosc bine pe acest zbucător. Serios, inteligent și foarte disciplinat. Se joacă printre camarasi săi. Am sburats de multe ori și m'am convins de abilitățile lui. Am încredere în el.

Sburam „la firul ierbii” și spre Giurgiuilești. Strâng harta și o pun în buz. Mă cominezionul. Nu am ce face eu ca. Sunt atent la busola mea, pe care o confrunt cu a pilotului. Din când în când atrig la el să se ridice mai sus. Am impresia că ne înalim de vr'un copac. Soarele dispăruse. Amurgul lua loc zilei. Dinapre apus, o dungă roșie trimetea rare, înmuniind vârfurile copacilor în sânge...

Deodată, în fața noastră apare lacul Brateș. Eu nu mai sburasesem în această direcție și nu știam ce este. Scot harta, mă lămuresc. Pe malul celălalt se vede satul Giurgiuilești. Nu mai este timp de luat înălțime.

Dealtfel întunericul era accentuat, astfel că dela mare

înălțime nu vedeam nimic și puteam fi și expuși.

Atunci ne hotărârim: sonda o facem la firul ierbii. Emoția este puternică. Strig din nou la pilot: „mai sus”. Am impresia că atingem apa Brateșului cu roțile.

Mă uit către Galuși. Îl vad. Caut să disting Brăila.

Înima mi se strânge. Acolo am soția și copilul meu. Ei nu bănuiesc că tăciul lor înfruntă acum, la mică depărtare de ei, o misiune de sacrificiu. Se va mai înapoi la ore?

Volant de misiune nota lumdoor  
sefului de bord



# RIFICIU

Pe mitralior aproape îl uitasem. Strig la el să tragă atunci când îi voui spune eu. Giurgulești! Orele 20,39. Sburăm deasupra caselor la 5—10 metri. Privesc cu insistență strășile; nimic. Pare mort. Treceam vijelios de Giurgulești. Nici-o mișcare pe șosele. Absolut nimic. Adică să fi plecat clolovecii?

Motorul sforăie nervos. Este aproape plin. Pilotul atent și de o hotărâre care mă înfioară, privește drept înainte și-și pilotează magistral avionul. Îi admir.

Eu nu mai am astâmpăr. Privesc în toate părțile, întorcând capul scurt să pot cuprinde cât mai mult teren cu privirea, în fuga neobosită a avionului. Iată Reni!

...Dar înainte de a ajunge la Reni, în marginea lui, niște grădini, privirea îmi este atrasă de zeci de corturi întinse, unele cu portiera închisă, altele cu portiera deschisă. Erau mai bine de 500 corturi. Într-o mulțime de soldați cari fug în toate părțile. Strig la mitralior: „trage”. Părăutul mitralierei începe.

În acest moment însă, din toate părțile se văd gloanțe, trăsoare alergând spre noi.

Fac semn pilotului să meargă spre dreapta. Avionul virează scurt și-și începe dansul legănându-se când spre dreapta când pe stânga, pentru a se feri de miile de gloanțe trăsore cari roscă în jurul lui.

Balanșul avionului e din ce în ce mai mare. Abia mai mă țin. Cu mâinile pe arcada scaunului pilotului, aștept loviturile.

Trecem Dunărea și intrăm tot la firul ierbii deasupra frunzișului și sălcilor din baltă.

Privesc spre dreapta. Un joc de artificii așa cum numai la cinematograf am mai văzut. Toți acei leucurici roșii — ucigători — converg spre avionul nostru. Aud câte un „pfiic” și mă cutremur. Sunt gloanțele cari lovesc avionul. Ce ne apără pe noi să nu fim loviți de roiul de gloanțe?

Acum virăm spre Galați.

E întunceric deabinele.

Exact din locul unde se vară Prutul în Dunăre, descoper o baterie de A. c. A. care trage în furie în avionul nostru. Limbile de foc se prelungesc spre noi amărâtoare. Vor să ne atingă cu suflarea lor ucigătoare, dar nu izbutesc. Suntem la circa 1000 m. de acea baterie.

Strig la mitralior să tragă în ea.

Avionul zboară în zig-zag deasupra luciului apei.

Privesc pilotul. Are aceeași înfățișare îndărmă.

Mitraliorul trage de zor.

Secușii! Treceam din nou Dunărea. Avionul saltă puțin și trece dincolo de malul Dunării. Mă așez pe scaun și cu capul pe arcada geamului pilotului, privesc spre Brăila, pe care o văd vag, sau mai bine zis o simt. Copiii mei dorm, sau poate, „soldășelul lui răticu” se roagă alături de mămică lui... „Doamne fii cu ei și adu-mi-i înapoi”.

Îmi aduc aminte că trebuie să lansez semnalul de recunoaștere, altfel riscăm să fim doborâți de ai noștri. Trag rachetele pe fereastra avionului.

Rachetele pornesc în sus și spre stânga avionului ca niște stele, urcă, apoi după o ușoară exitară coboară într-o curbă elegantă desprinzându-se acum în câte trei stele cari se depărtează unele de altele în coborâre, apoi se ating una câte una, înainte de-a atinge pământul.

Barboși. Lansez și aci rachetele.

Noapte.

Ajungem acasă.



Vedem și farurile puternice ce ne așteaptă. Un viraj deasupra aerodromului din care nu se vede decât marginea unui sat, paralel cu care va trebui să aterizăm.

Pilotul reduce motorul și intrăm pe pământ de aterizare.

Pilotul cu un maestru își aterizează avionul chiar pe dunga de lumină.

Strig felicitări pilotului. El râde și dă din cap.

Ne dăm jos din avion.

Comandantul cu toți camarazii piloți observatori și mitraliori ne întâmpină — critici că am sosit.

Dau raportul comandantului.

La grădinile Reni un bivouac de 50—60 corturi. Mulți soldați alergând în toate părțile. Au fost mitraliași. În punctul unde se vară Prutul în Dunăre, o baterie de artilerie în acțiune.

La Reni am fost primiți cu puternice focuri de mitraliere și tunuri.

La Giurgulești, nimic de observat. Complet pustiu.

Când a auzit comandantul căsădrilei că misiunea aceasta am făcut-o „la firul ierbii” a exclamat: — „Ne-buni...dar bravo!”

În cartea istorică a căsădrilei a fost trecut: misiune de sacrificiu.

Cpt obs. PETRESCU IOAN

Pe întinsele  
steppe rusești, în  
numeroasele insule  
ale Pacificului, în deșer-  
tul Africii, din lungul și den-  
tul oceanului, soldații Anei  
apăsau toate forțele duș-  
manului și fuseseră milioane de  
prizonieri. Pentru tot  
Așa: odată și în vi-  
tore.







Ediția interesantă pentru cititorii revistei noastre răspunde la această întrebare de către domni:

CPT. AV. MINTUȚA MIHAI:

Clopotul anunțator de adunare și pregătire pentru plecare mîine, intrase în funcție. Domnul comandant al grupului îndeplinea îndosăreașii acestor servicii, după cum am putut constata ulterior. Venit de câteva zile pe front din Germania, toate privirile se îndreptau asupra mea, intrucît făceam parte din echipajele care trebuiau să plece mîine. Se execută o misiune de bombardare pe intrarea în orașul asupra orașului Grigoriopol. La ora 10,30 se ordonă decolare.

Misiunea a fost foarte ușoară. Intrucît obiectivul se găsea pe malul râului la Nistrului, nefind atacat de vânătoarea inamică la artileria anticătană era slabă.

A fost prima misiune executată pe front.

2 Sept. 1941.

Tempul prevestea o vreme rea. Nori cari se adunau din ce în ce mai mulți, mai densi și mai groși amenințau să plouă.

Clopotul începuse să sune avertizînd sub bătaie că mai erau ale domnului comandant al grupului.

„Echipajele gata de plecare. Imediat, intrucît ordinul a sosit cu întrerîsură.

Obiectiv principal, gara de mărfuri Odesa, secundar, aerodromul.”

Acosta a fost ordinul și printr-o echipajele care trebuiau să execute această misiune, mă găsim ca pilot în capul formației, avînd ca observator pe căpitanul Măreșcu Ștefan. Deasupra aerodromului de vîntătoare a trebuit să sparg plătoul. După o război de vîntătoare 4 I.A.R. 80 își luară zborul și în câteva secunde au fost lângă noi. Ne îndreptăm către obiectiv aborînd pe deasupra ariilor la 1000 m. După trecerea Nistrului cerul era complet senin și pentru a cădea corect prin surprindere, am făcut un viraj la dreapta ca să apărăm din spate mare. La obiectiv.

Mai sunt câteva secunde. Speram că am surpriza pe inamic. O plină de proiectile la câteva sute de metri se arătă așezîndu-se în fața noastră și cu un sfîșit spuse: „Pe aici nu se trece”.

Conștient de înălțimea de a executa misiunea în întregime și urmat de celelalte cinci avioane, mă așezam ca un vultur cînd își vede pradă și câteva clipe mai târziu bombele încep să cadă ușor-cînd mărșă avioanele care acum cavau și și făcînd drum printr-o saltea de proiectile ale artileriei antiaeriene și gloanțele luminoase ale mitralierelor, care treceau ca niște săgeți pe lângă avion.

Pe tabloul de bord se văd o rețea de linii roșii, care se îndreptau către plină de înălțime și înălțime, spre care se simțeau valșuri. Mă gândeam la restul echipajelor.

Un tur de orizont al printr-o gloanțele proiectilelor artileriei antiaeriene care păreau ca un nor de albine, un avion în flăcări și călări echipaj: obs.: lt. Constantin Mircă, pilot ad. șef Anghelă Dăru, mecanic de bord: serg. Dumbrăvi Ștefan, radiotelegrafist serg. Valer Gh. și mîr serg. Ștefanescu Ioan, au fost jertfă eroică a misiunii din ziua de 2 Sept. 1941.

Era înfrînt. La aterizare un tur din benzina era parcă lăsată.

Datorită numai credinței în Dumnezeu am putut scăpa cu viață pentru a putea duce războiul alături pînă la capăt, cu toate că avionul a fost chinat de gloanțe și schije.

LT. AV. PAIU Y.

Eram de mult pregătiti pentru evenimentul ce ni se anunța oficial în comanda flotilei în scara zilei de 11 Iunie 1941. Săptămîna în război cu Rusia.

Încă din ziua de 22 încep febril pregătirile pentru prima misiune. Fiecare aviator se învîrtește în jurul avionului lui, controlînd și recontrolînd dacă totul e pus în punct.

Cître ora 10:30 se primește ordinul de plecare. Avem de bombardat aerodromul Bolgrad Decolăm cu toată escadrila însoțiti de vîntătoare. Ne îndreptăm spre obiectiv. Imediat după trecerea Dunării pe la est de Reni, încep să se zărească obiectivul. Ochii încearcă să se îndrepte în toate părțile. Întind în orice direcție, ne putem alege pe la vîntătoare. În fața noastră se zărește aerodromul Bolgrad. La mare înălțime. Observăm că vînturile, cînd suntem deasupra aerodromului încep declanșarea bombelor, încă de la primele bombe încep artileria anticătană. De pe toate părțile încep să cadă gloanțele de foc, iar cerul se acoperă de gloanțele de fum. Deși sîburăm în plin regim, ni se părea că abia ne mișcăm. Mîințele ni se păreau interminabile și nu am răsuflat ușurați decît atunci cînd aerodromul a rămas mult în urmă.

S-LT. AV. ANCU CINCINAT:

O zi de mult așteptată a fost chiar 22 Iunie 1941 cînd am primit ordin de a bombarda aerodromul Bulgărica. Era ora 10,30 cînd am decolat. Plin de vînturi și curiozitate, așteptam decolămîntul. Știam unde merg, dar nu puteam să se vede acolo. Trecerea liniilor a fost momentul cînd cu zăvărat am văzut că merg în misiune de război. Ajunși la obiectiv, aveam 100-150 m. Aerodromul era plin cu avioane pe toate părțile. Transformam în totul, alinînd că mai trăsesem, eram o mașină automată pînă să las că mai bine bombelor la obiectiv. A. C. A-ului și vîntătoare inamică se-au înălțat că se poate de bine, încît am avut impresia unui infern sau declanșarea unei furtuni care se mai termină. Au fost clipe grele pe care am trecut deabia cînd, aterizăm, am fost siguri că mai trăsesem.

2) O relatare scurtă asupra celui mai grele eșec în înamic. (după aeriană, bore) de A.C.A. etc.)

La această întrebare reținem răspunsurile domniilor:

S-LT. AV. SERGHIE D. AUREL:

Bang! Bang! Bang! Misiune. Vom bombarda satul Tartaul. Vom lua vîntătoare cu noi. Ormăm pînă la obiectiv îl facem trecînd de două ori prin ploaie și furtună. Pilotul stăpîneste cu greu aparatele — la gîndul formației. Derăpăm puțin după ce am luat vîntătoare — cu noi opt avioane Memerachmidt. Sub noi se profilă satul Tigheanca, devenit atît de cunoscut mai tîrziu.

În fine satul și obiectivul. Decolăm cerul în jurul nostru se alege — furtunile sunt din ce în ce mai apropiate — se aud! Căpitanul începe din aripi — rupem formația. Pilotul începe să se cont propriu. Virăm la dreapta — pînă. Sub noi sînt pro-



# URATORII

„Întinsă m pădure 800—600—400 de metri. Deodată săresc pe un drumșor din pădure câteva autovehicule. Cum eram în pică) — o scurtă vizuire și fac un „haa tot” în capul lor.

Vădăm imediat în dreapta spre Prut. În urmă, un nor de fum gros se ridică din pădure. Lovim în plin. Ne regăsim lângă Prut, în fața Țigăncii. În locul de înălțare fixat de comandant. Suntem toți. Înțelegere acasă — voia bună — camarazi se ne-așteaptă.

Undeva, în depărtare, se profilează un altuc pierdut între creștele de deal. Sejel meu. Hunicul cu mâna stângă privește de departe părăsire de oțel și murmură ca în alte zile: „Sunt suflute țară ț-acolo — și-a de-a noastră, românești”.

## 5-LT. AV. PERA PILON:

Cea mai grea dintre misiuni a fost bombardamentul căii ferate în sud de Vesehik. Reacțiunea A. C. A-ului inamic a fost extrem de puternică atât în dus (at v. în inapoiere. La înapoiere s-au încercat atât de bine, încât am scăpat ca prin minune și misiunile, datorită abilității de manevră a pilotului.

## 5-LT. AV. ANCU CINCINAT:

Printre alte misiuni grele, cea mai grea a fost bombardarea portului Odessa. La 10 Aug. 1941 ora 8 dimineața. Știam că A. C. A-ul este formidabil și nu ne va fi plăcut. totuși am speculat intrând cu soarele în față. În momentul bombardării am fost încastrați de A. C. A. Bombele au fost lăsate chiar în port. Avionul nostru a avut 15 găuri, dintre care două mari, în bordul de alac.

## LT. OBS. GURUIANU N. AUREL:

Misiunea: reglaj de artilerie la sud Gildendorff. Echipajul anterior reglase tirul asupra bateriei inamice, situată la nord-est de Gildendorff, reușind să incendieze munția.

Din cauza fumului, nu puteam observa tragerile asupra bateriei mele și atunci am cerut prin radio, artileriei amice, să nu mai tragă de oarece voi merge deasupra Mării, de unde înapoindu-mă, după cum bătea vântul, să observ tragerile.

Ajunși deasupra Mării Negre, admiram locul ce părjolea bateriei inamice și felicitam prin radio, artileriei noastre, pentru această ispravă minunată, când deodată mitraliorul de bord mă trage de spate și mi se arată patru muște ce veneau spre noi, de la Odessa. Erau patru „Rata”.

Arăt și pilotului cele patru „Rata” și-i fac semn să plece. Picăm cu 400 km. în oră, totuși „Moș Costache” este prima picând în ralelele celor patru „Rata”.

Aud o pocnitură și văd pilotul palid, privind înapoi. Un glonji îi trecuse la câțiva centimetri de nas.

Ajunși în 20 m. de sol, luând-o pe o vâlcea, cele patru „Rata” nu ne pot urmări.

## 2) Câteva rânduri despre cea mai deosebită misiune executată pe front (întâmplări neprevăzute, reflexii umoristice etc. echipajului, etc.)

Întă să răspundem obiectelor deosebite:

Acasă! Importantă a misiunii noastre este că ne-așteaptă cu greutate în întâmpinarea A. C. A-ului masat, care ne aștepta ca binele pentru a ne extermina. Cu toată îngrijorarea bășilor, misiunile se execută normal sfidând moartea pe ne-o împoșcău dupămi prin artileria antiaeriană.

## 4) Câteva rânduri despre un camarad căsăt la datorie.

La această întrebare, răspund impresionant domni:

## 5-LT. AV. ANCU CINCINAT:

Zica de 20 Aug. 1941 se soldează pentru escadrila noastră un doborât în întâmpinarea A. C. A-ului masat. Spectacol plăcut să vezi cum din moment în moment un camarad de alturi va fi doborât de două „Rata”. Erau plătate în spatele avionului în unghi mort pentru ai noștri și trăgeau cu ferocitate și dumnie. După câteva minute, văd avionul camaradului nostru aterizând în flăcăi. Mitraliorul serg. Mierdan C-tin a fost înpușcat de sus. Marșrul Stoicescu Ranele, unul dintre cei mai buni măriști, își găsește moartea erică pe câmpul de luptă. Tristă a fost vestea cu pierderea acestor buni camarazi din mijlocul nostru.

## MR. OBS. GURUIANU N. AUREL:

Barba și ochii, formele, înălțimea, formele echipei. Lt. Stănescu Valentin observator. adj. av. David Andone pilot și sergent Marian Aurel, mitralier de bord. Un oltean, un moldovean și un ardelen.

Întro după amiază echipajul Lt. Stănescu pleacă în pelma misiune.

După timpul necesar misiunii, sadarnic s-am așteptat. Nu s-au mai înnoptat după 2-3 zile, așa cum se întâmplase cu alt echipaj, tot de la noi.

Acasă! Întâmplare a aruncat săhranic pe suflutele noastre, pentru cei mai tineri și frumoși dintre noi.

## 5) Ceva despre cea mai vasală și petraculă pe front.

Întă ce răspund la această întrebare domni:

## LT. OBS. GURUIANU N. AUREL:

Lt. Danilescu și s-lt. Catănescu, trimiși să aducă un membru al echipajului unui avion rus de bombardament, doborât lângă noi, nu reușesc să-l aducă, deoarece le-a luat-o înainte un maior de jandarmi.

Pentru a nu veni moștosi înapoi și să ne pascălesc, nu un sficlu din sat, în îmbracă în costumul rusului și-l aduc în mașina învârtindu-l să nu scoată nici un vorbă.

Îi dăm noi țigări, ciocolată și rom. Fie că nu-i plăcuse țigara noastră, fie că nu-i era obicinuit cu gustul amărui de ciocolată, sau că romul îi plăcuse, prizonierul scupa într-unu și cât mai departe.

Atunci, unul din noi exclamă:

— „Ce neam prost și ăsta din Rusia, cum mai scipă!”

Deodată, auzim:

— „Phi, eu nu sunt din Rusia, ci d'ăci, din satul ăsta!”

A fost o explozie generală de râs, auzind el nu-i neam prost din Rusia.





garmat.

2. „Jeşet şharător”, muscăta care  
ieşiră a unei escadrile de bom-  
bardament român.

3. Pulul de lea, tot în faţa hîr-  
rului, aduce aeroc bombor-  
dierilor, aliaţi dăa o culţea  
de pe frunta de aî.

4. Un călău odăcîtor de aer  
la lătarărea dîtr'a mîlău  
împlîntă cu succes.

5. Gufuîte — simbolul lătară-  
rului — muscăta unei escad-  
rile româneşti de pe fruntă.

6. Un pul de plăc — muscăta  
unei culţea garmă de avî-  
tă, lătară dîa culţea lă-

7. Pulul de aer aduce aeroc pe  
escadrile garmă. I a d  
doci, considerărea cuvenită.

8. „Boby”, o muscăta de lă-  
tară, la lătară cu aî d  
aburătorii escadrilei aîrele  
peartă aeroc.

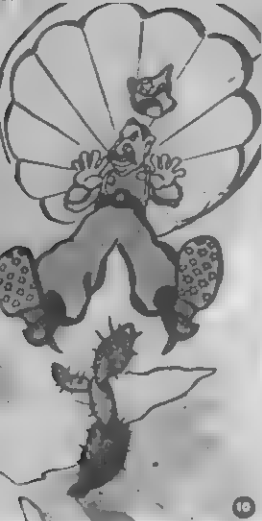
9. Jack, un călău-lap de tot  
frumuseţea, treabă aî aî  
la toate decolările unei escad-  
rile româneşti de vîdătară.  
Aîl posează fericit, la brăţea  
unei pilot.

10. În vîdătară, muscăta coră peartă  
gînăion laî John Bull.

Atunci cînd porneşte  
tăpă grea, sufletul omene  
chiamă în ajutor forţele n  
văzute care se bannaşte  
la sălăşii în obiecte s  
aî tîntă.

Şurătorii, plînd st  
beră între adăncurile cer  
aî, prin însăşi natura m

Ma



10

șinții lor, sunt înclinați să atle  
n semenea realității, contu  
rarea psihologică a închipuirilor  
lor

Puriătorii de noroc — mascotele  
sunt deosebită prețuire, mai ales în  
rifornița războaielor.

Iată, aici, imaginile unora din mas  
cotele care poartă noroc sburătorilor

cotele



...mădă, escadrelile noastre aerofotografice  
...gata de luptă.

...la stăpînire, avioanele noastre sunt gata să pornească spre înamic.



# ARMATA NOASTRĂ





Straja românească,  
spre lătinariile Mării de Azie

**A**RMATA noastră... Peza hotărârilor României, a femeilor și copiilor noștri... Straje neadoromitate a demnității și onoarei Neamului... Apărătoare a Crucii, a Dreptății, a Adevărului...

Totdeauna prezentă acolo unde este de apărut un drept românesc, armata noastră nu a șovăit niciodată să-și facă datoria până la capăt. Organizată după cele mai noi cerințe, înarmată în spiritul renovator al progresului, încadrată cu elemente excelent pregătite, condusă de căpetenii demne de locurile pe care le ocupă,

în fruntea tuturor stând M. R. Regele Mihai I și Mareșalul Conducător, cași cu strădăniile conștiente și sacrificii personale, întrețin elanului ravelor componenți ai oștirii românești — Armata noastră atunci când a primit porunca „Treceți Prutul!” a năvălit într-un iureș nestăvilit și a porcit desrobirea frașilor subjugaiți de silnicia iudeo-bolșevică instăpânită cu un an în urmă în provincia moldovenească a Basarabiei.

Dar nu numai atât. Deslănțită, din victorie în victorie, Armata noastră a înaintat adanc în inima Rusiei dincolo de stepa Nogai, până în părțile subice ale Crucei și până în apele turburi ale Donului.

Spre limpezirea viitoare a Europei, armata noastră are încă de luptat. Ea va lupta. Și va birui.

Spre cinstea ei și a Neamului  
„1914”

Cu motorola deslănțită, hidroavionul românesc porcărește să controleze corul Mării Negre.



Un material tehnic în război de aer...  
corespund în totul misiunii pentru care fusese conceput și a  
rezistat efortului suprem la care a fost supus.

Una din minunile tehnice ale aviației germane este avi-  
onul de recunoaștere Focke-Wulf F.W. 189, pe care revista  
„Adler” îl consideră tot ce poate fi mai remarcabil realizat în  
domeniul observației aeriene în câmpul tactic. Ceiace este  
Focke-Wulf F.W. 200 pentru bombardamentul aerian de  
mare rază de acțiune (pentru descoperirea și atacarea con-  
voaielor în Atlantic) — înseamnă Focke-Wulf F.W. 189  
pentru recunoașterea apropiată. Technica germană a realizat  
într-adevăr un material excepțional și cu o formă inedită, o  
formă „siameză” în care două fuselaje au încheiat conturul  
unui avion suplu și extrem de manevrabil, cu cabina de obser-  
vație și pilotaj între fuselaje și cu vederea totală și fără un-  
ghiuri moarte pentru observare — adăugându-se la toate ecos-  
tes și un armament ofensiv și defensiv foarte puternic.

Avionul are viteză mare, este suplu, permite o vizibilitate  
în condițiuni excepționale, nimic neputându-se diuimula ech-  
ilibrul și stabilitatea pe teritoriul înamic. De aceea a fost  
numit „ochiul zburaător” al aviației germane. Realizatoru  
său este ing. Kurt Tank, șeful economiei defensive.

Câteva fotografii luate din revista „Adler”, completate  
datele grătate mai sus.





A PUS ÎN VÂNZARE ÎN LIBRĂRII  
VOLUMUL :SBURĂM  
SPRE  
RĂSĂRITDE  
LADMISS ANDREESCU

În această carte, autorul, un prețuit scriitor, înșiruie faptele de armă și eripii ale eroicilor noștri ascadriile de războiu. Sburătorii dola vânătoare, bombardament, recunoaștere și informație, se vor regăsi și își vor regăsi camarazii alături de cari au luptat și vor lupta.

DEPOZIT GENERAL LA SEDIUL EDITURII O F A R  
București, str. Sârindor, 9. Et. II. Tel. 5.37.32

Lucrarea „Flakartillerie Greit An” Artileria Antiaeriană ataca înfocările de Domnul Maior de Stat Major Carl von Lange din armata germană, înfrunșe mai multe calități.

— Aduce un omagiu tunarilor antiaerieni cari, alături de camarazii lor din Armata germană, de la începutul războiului, au năpădit, sunt în dispoziție: de la Kirkenes până la Viskaia, de la Petzamo până în Crimeea, pe teritoriul Reichului și în teritoriile ocupate, în Africa și în Creta, gata a doborî pe masiv, unde apare.

— Arată tuturor aparatul de război al acestor tunari, gata ori cînd la datorie, apărî pe toți și totuși contra atacului aerian și deschiu elu. În lupta infanteriei și a carelor de luptă propriu, distrugînd fortificațiile și nimicind carele de luptă inamică.

— Desvîlue sufletul acestor tunari.

— Îi împrieteneste cu toți cei ce cîștigă această lucrare și câștigă admirația și dragostea cititorilor pentru acești tunari.

Lucrarea este de o valoare neprețuită, deoarece ea cuprinde articole scrise numai de tunari antiaerieni, de acei tunari cari au trăit și au simțit cele scrise, de

tunari ubofiteri și ofiteri cari, și sublocotenanți și locotenanți, cari au tras și au învins, despre camarazii lor cari și ei au tras, au învins și, câteodată, au căzut învingînd.

Citirea ei înalță sufletul și îmbărbătează.

Fotografiile numeroase și desene, facile toate de tunarii din artileria antiaeriană, completează această lucrare.

Despre frumusețea ei, au și dă seama decât cei ce o citeșu.

Tradusă ar putea da prijei ostașilor noștri să cunoască și mai bine pe acei camarazi germani, să-și prelungească și să-și stimbeze unu mult. Deși unu puțin număroasă, artileria antiaeriană română are și ea meritele ei.

O lucrare asemănătoare, ea organizare și conținut, ea lucrarea Domnului Maior de Stat Major Carl von Lange despre artileria antiaeriană română, tot în luptă cu artileria tuturor celor ce ar citi-o că, deși unu mică decât sora germană, artileria antiaeriană română, prin fantele ei de armă, stă cu cîinstă alături de artileria antiaeriană germană iar nouă, românilor, ne-ar uita pe o ma de mîndrie, de încredere și de bucurie.

**Maior Radu Drăgănescu**

SIEMENS  
RADIO

## SUPER 12 GW

Super universal cu 5 circuite și 4 lămpi de oțel din serie „U”; 3 game de unde: lungi, mijlocii și scurte; dispozitiv antifading acționînd asupra 2 lămpi; contrareacție cu reglare de bandă; relevarea basurilor; difuzor extrasensibil, etc.

## SUPER 20 B

Ca și Siemens-Super 12 GW, însă pentru baterii de 1,2 V și 90—100 V; înzestrat cu lămpile de oțel din seria economică „D”; difuzor permanent-dinamic

PRODUSELE UZINELOR SIEMENS DIN BERLIN

# Oda aviatorilor căzuți

Shuratori fără de teamă  
Ce-ați brăzdat întinsul zărilor,  
Basmul vostru se destramă  
Ca un imn ă închinării.

Ați pornit cu-a-vostre-aripe  
La a nemului chemare,  
Ca prin voi ă se 'nfiripe  
România noastră Mare.

Cerul și-a deschis lumina  
Și din holda lui din soare  
Voi culcuși-ați neghina.  
Lăsând raza roditoare.

V'ați luptat și'n lupta voastră,  
Sângele a scris pe zare  
Că a noastră-i bolta-albastră,  
Pe a cerului hotare.

Înțețarea abuciumată  
Și-o destinului privire  
V'a frânt aripa curată,  
Dar a prins-o'n nemurire

Undeva la o scoana,  
Sta o mama 'ngenuchiată,  
Dorul, a făcut-o stana  
Dar nu este 'nlăcrimată

Pentru țara și credință  
Kul ei în zarea sfântă,  
Pînă de-avânt ă năzuință,  
A căzut cu-aripa frântă

Nu se plînge cel ce moare,  
Căci a lui înfăptuire  
Tărilor data iar hotare  
Neclintite'n întregire.

Cpt. av. DEM. BEN. CARAC



## AMURG

*În stepa 'ntinsă fără clină  
Au sbârânit motoare'n zori  
Și-un unghi de potoliți cocori  
S'a șters în valuri de lumină.*

*S'au dus să verse al lor sân  
De vâlvățai aprinse'n jar  
Și'n cânt de aripi, legendar,  
Să spele sufletul păgân.*

*Spre lumea noastră din văzduh  
Priviri de fulgerări în zări  
Alunecau în valuri'n mări  
Să depene 'n vârtelnici „dub”.*

*Și-așa, cum numără nebunul  
Li numărăm, meșter în șor,  
Li adunam, — pui din răzor,  
Să vie, unul câte unul*

*Dar păsările hămesite  
Aprins-au torța învierii  
Și gându'n umbra înșierii  
Gonea pe drumuri părăsite.*

*Unul. Pe-al vântului cal murg  
Miros greoiu de scum prelins  
Durerii noastre l-a mai nins  
Din neguri, „umbră în amurg”.*

C. CORABU





Industria Cărnii

# St. Podsudek S. A.

Fabrica de Mezeluri, Șunca, Salami și Conserve  
București

STR. APELE MINERALE No. 39. TELEFON 563.28. — EXPEDIȚIA 5.70.62 — TELE-  
GRAMS: PODSUDEK BUCUREȘTI

Fabrica București  
Strada Apele Minerale No. 39  
Telefon 563.28  
Inreg. Com. Com. și Ind. dot. No. 314.37 Soc.

Fabrica Cernăuți:  
Strada Transilvaniei No. 42  
Telefon 2808  
Inreg. Com. Com. și Ind. dot. No. 878.17 Soc.

## SUDOSTROPA S. A. R.

BUCUREȘTI — STRADA ATENA 11 — ETAJUL II

TELEFON | 4.23.13  
| 4.69.04

BERLIN  
WIENA  
BRESLAU



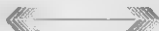
BRATSLAVA  
ISTANBUL  
SALONIKI



PRAGA  
AGRAM  
SOFIA

PRODUSE AGRICOLE DE CALITATE  
CULTIVARE — PRELUCRARE — EXPORT

FUIOR DE IN  
MĂTASE NATURALĂ



FRUCTE, FURAJE  
CEREALE

MATASE PENTRU PARAȘUTE

SUDOST-COMERȚ S. A. R.

BUCUREȘTI  
STRADA ATENA 11 — ETAJUL II  
TELEFON: 4.23.13 — 4.69.04

REPREZENTANȚE  
IMPORT — EXPORT — TRANSIT



## DOMENIUL BROȘTENI S. A. R.

REG. COM. BUC. NR. 249.936 SOC

### EXPLOATĂRI ȘI ÎNTEPRINDERI FORESTIERE

#### CENTRALA

BUCUREȘTI, STR. FRANKLIN 16 TEL. 3.06.88  
ADR. TEL. „DOMBRO”

#### FABRICI:

PIATRA NEAMȚ STRADA D. LALU 12  
COM. SLOBOZIA — ROZNOV — JUD. NEAMȚ  
COM. BICAZ — JUD. NEAMȚ

### EXPLOATAREA PADURII BROȘTENI JUD. NEAMȚ

#### EXECUTĂ:

CHERESTEA DE ORICE FEL  
LĂZI DE AMBALAJ DE ORICE FEL  
MATERIALE LEMNOASE DE CONSTRUCȚIE  
TÂMLĂRIE PENTRU BINELE  
PRODUSE LEMNOASE PENTRU EXPORT.

Vreți să cunoașteți viața teatrală sub toate aspectele și la toate amănuntele ei?

Cum se face  
într-o zi

# RAMPĂ

teatrală și  
cinematografică

Planeta spectacolului, artistilor, cenzurii și informațiilor

#### Citiți revista

## „RADIO ROMÂNIA”

Cel mai bun magazin de actualitate culturală, săptămânal, cu 12 pagini, cu un bogat material artistic.

Acum, Radio România poate fi vădit în fiecare zi, în fiecare ora, în fiecare oraș, în fiecare casă, în fiecare suflet.

Pagini de actualitate din lumea filmului, a teatrului, a tehnicii radiofonice, însoțite de ilustrații tineresti, găsiți în revista

## „RADIO ROMÂNIA”

RECOMANDĂM CITITORILOR NOȘTRI

CĂRȚILE APARUTE ÎN EDITURA



# PROMETEU

LITERATURA ARTA ȘTIINȚA

# SOCIETATE PENTRU INDUSTRIA TEXTILĂ S. A.

## FABRICA DE POSTAV-BUHUȘI

CAPITAL LEI 540.000.000 DEPLIN VÂRSAT

Telegrama: „TEXTILANA”

BUCUREȘTI, 1  
BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 18  
FOST PIAȚA ACADEMIEI Nr. 1  
(PALATUL SOUTZO)

TELEFON 340 40, 340 48, 340 49

Reg. Com. Buc. 211 931

*Administrația Comercială a Statului  
Aeronauticii și Marinei Regale*



1911  
*Aurd Vlaicu*  
Cotroceni

1941  
*Trinității*  
Cotroceni  
Galați  
Ploiești  
Vâlcea

1916-1918  
*Intregirea*  
Iasi

**TREI DECENII DE AVIAȚIE**

**ROMANEASCA**

EDITURA AERONAUTICĂ SI MILITARĂ: OFAR

(Urmare din pag. 35-a)

pretext care să poată justifica în fața conștiinței umane, un măcel atât de sângeros<sup>12</sup>.

## CRIPS SI INDIA

Bombardarea Parisului, indiferent de obiectivul ei militar, parafrază o vorbă celebră: «nu mi-ai dat-o, ci mi-ai luat-o». Dacă, așa cum crede cineva, s-ar fi așteptat, să ducă la înfrângerea Churchill care, clamat degetul în înălțime, extinzându-l, ținea totdeauna în palamul sovietic. Considerația sa pînă la fundul lui Stalin, Cîră, omul care al destinului bunilor. Ser Stăncu! Cîră a primit nouă sute, după ce a scuturat pînă la interioară a lui Churchill, să-și arunce toponimul indian pentru căna Angliei.

După vizita Mareșalului Giang Kwi Shih în India, unde a luat contact cu Gandhi și Pandit Nehru, vizita lui Sir Stafford Cripps dovește încă o dată că alianța cu Sovietele are repercursiuni adânci în chiar destinul Imperiului Britanic.

În India agitația este mare. Guvernul englez a trimis în India mii de soldați pentru a pune stăvilă din August 1942 — precum că după război, India va putea deveni un imperiu.

Cum însă poporul indian nu mai are încredere în oamenii Angliei, guvernul englez a încredințat pe Comandantul Shek care, cu prestigiul său militar, să determine cu curaj favorabil de opinie în India, iar trimiterile lui ale Stafford Cripps are talentul: cum fervoarea naționalistă indiană are un accent imponderabil în miș-

Născută în vâltoarea scenei dramatice  
și intensei traie, o tânără Editură și-a  
lăsat loc, de zoră, în lumea cuvântului  
scrie: **EDITURA QEAR**

Programul de lucru al acestei Edituri?  
Simplu și cuprinsător.

Aflarea unui spațiu de activitate de  
numeri încă cercetat, 順 vastul domeniu

care lui a îndat Nehru, singurul care ar putea surina, în acest sens, conștient de puterile care erau în joc în Crupa Singului pe care poarta structura de putere naționaliste indiene și care era în același timp guvernul cel mai autonom pentru India, cum era cel al de dinainte de independență. Sir Stafford Cripps a fost contactat cu reprezentanții poporului hindu, de Azad Nehru și Gandhi și cu experții Ligii musulmane de Jinnah Rezultatele acestor întrevieri, oricare ar fi ele, nu pot fi cele ideale, de oarece, dacă Gandhi este părintele mișcării indiene, iar Nehru este reprezentant politic al unei anumite frakțiuni oficiale, apostolul stăpânitor al maselor trebuie rămâne expulzat dinse, care aduce adevărata eliberare poporului său, odată cu ofensiva japoneză. Așa cum murene la Sir Stafford Cripps, care promisiunile britanice și lui au fost nouă și nu pota anuga pădurea, că la timp și nu poate oferi India merge la autonomie completă. Măsură indieni decât au destinați și de acestă în creșea eveniment anterior, în lui Bose, conducător de mâine al unei Indii independente și intrată definitiv în ordinea nouă a lumii asiatic.

pe care-l reprezintă aeronautica și armata, în general.

În lumea aeronautică, mai ales, pe acest teren de nesătisfăcută migrație, se simțea tot mai mult lipsa unei Edituri care să permită dezvoltarea activității în toate sectoarele lor: științifice, didactice, literare și de propagandă.

Iată deci programul pe care Editura OFAR și l-a propus, se desfășoară într'un teren vast, care așteaptă să fie lucrat în mlaie.

Activitatea de început a Editurii OPAR a fost după cum și firesc era prin darea în viață a două volume literare de război:

Este vorba de volumele: „Noi dela bombardament” (literat d-lui Grigore Orlamp) însoțit și subliniend de rezerve care a trait viața de război într-o glorioasă unitate de aviație și „Slăvituri spre Război” semnat de scriitorul Iulian și Andreescu, care povestește viața de eroism și sacrificiu a luptătorilor de pe frontul aerian.

Sub titlu, al treilea volum: „In mare spre Răsărit” este de reportaje de război, va constitui un pan în plus în activitatea Editurii DEAR.

În programul Editurii, creșterea unei biblioteci populare, pentru tineret, cuprinzând cunoștințe folosite din lumea aerospațială, va constitui în curând realizarea de prim ordin care va fi chemată să contribuie în creșterea unui climat propice culturii aerospațiale naționale.

Cu un program bine chibzuit, în curând Editura OFAR, suntem siguri, își va adăuga țelurile propuse, împlinind astfel un mare rol în cultura națională.

I. B.

## UZINELE METALURGICE

DIN

## COPSA-MICĂ SI CUGIR

SOCIETATE ANONIMĂ CU PARTICIPAREA STATULUI ROMÂN

## SEDIUL SOCIAL

BUCUREȘTI 1 — CALEA VICTORIEI No. 63 — TELEFON 3.41.03  
(PALATUL SOC. MICA)

## UZINELE LA CUGIR: JUDETUL HUNEDOARA

EXECUTA:

ARMAMENT PORTATIV  
MUNIȚIUNI DE INFANTERIE  
PIESE FORJATE ȘI PRELUCRATE  
PIESE DE MASINI

SCULE DE MARE PRECIZIUNE  
DISPOZITIVE VERIFICATOARE  
PENTRU ORICE FEL  
DE INDUSTRIE



# AKIPTAKAM

Pe laia marilor noştri fânitori de ţară,  
shardării români au şi-au procsapit viaţa  
mclădată. Atunci când, prişi în lervul  
ploaiaşor sau în imprejărea obuzelor  
dajmane, s'au prăbuşit birulnd, prăbuşirea  
s-a fost lădîţere în oterularea neamului  
nostru.

Trecerea lor din viaţă, este caş mai stră-  
necit exmpla hărăzit omunilor atei.

Îi privim şi îi clatin, în lădîţerea lor,  
cu respect şi mândrie. Sunt ni noştri, sun-  
tăi mai bun dinre noi. Pe drumul trecut  
de ei, shurdării români vor lăvînga lăf-  
deana.



ŞT. AY. NIAN



ŞT. AY. NIAN



ŞT. AY. NIAN



ŞT. AY. NIAN



ŞT. AY. NIAN



Trăgări cu armă, revolverul și grenada - se poticesc



Exerciții gimnastice, în aer.

Și exercițiile de înălțare au rostul lor la viitor...



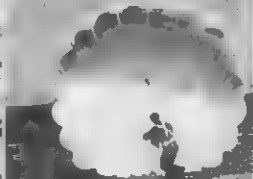
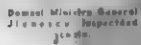
Aeronautica românească a știut, în  
dela începuturile zborului mecanic, să  
orânduiască la înălțimea cerințelor vremii.  
Nu se putea ca și paratizmul național  
să nu țină pas progresului.

Rezultatele strălucite, obținute în co-  
menul paratizmului, în Germania  
Italia, rezultate dovedite cu peilejul la  
sărilor masive de paratizști în actua-  
războiului, au determinat organizarea un-  
corp militar de paratizști români.

Astfel a luat ființă prima școală  
la noi în țară, utilată cu cel mai  
perfecționat material.

Școala aceasta a și dat o primă ser-  
de paratizști, cari bine antrenați și li-  
sufleșiți de cele mai alce sentimente  
sunt gata să-și facă datoria față de Neam  
și Țara lor.

Fotografiile alăturate arată câteva  
pecte din viața de școală a acestui sele-  
corp de infanteriști acționali.



1892

JUBILEUL

1942



de  
50  
ani

ŞAMPANIA ŞI VINUL

RHEIN

**ULEIUL**  
INDICAT PENTRU  
ORICE MOTOR

*Noul*  
**LUBOIL**  
UNIREA



*Standard Fabrică de Telefoane și Radio S.A.*

CALEA RAHOVEI No. 266-268  
BUCUREȘTI, 6

APARATELE DE  
RADIO **AEG**

ASCULTAȚI-LE NEAPĂRAT  
spre a cunoaște superioritatea lor

**AEG**  
COMPANIA GENERALĂ DE ELECTRICITATE S. A. R.  
VANZARE PEIN REVANZĂTORII NOSTRI  
ÎN TOATE ORĂȘELE PRINCIPALE DIN TARĂ

MARCA MONDIALĂ GERMANĂ

**TELEFUNKEN**  
**AEG COMP. S. LA UN ELECTRICITATE S. A. R.**  
VANZARE PEIN REVANZĂTORII NOSTRI  
ÎN TOATE ORĂȘELE PRINCIPALE DIN TARĂ



# NITROGEN

S. A. R.

PENTRU INGRĂȘĂMINTE ȘI PRODUSE CHIMICE

Acetat de amidon  
Acid clorhidric  
Aluminium  
Amoniac  
Azot  
Carbid  
Căramizi  
Ciment aluminos  
Clor  
Clorat de Potasiu  
Cloroform  
Clorură de amoniu  
Clorură de calciu  
Colloidiu  
Curent electric

Eter  
Eter acetic  
Eter anestezic  
Feroaliaje  
Farfurii, izolatori  
Guano fosfat  
Hidrogen  
Oxygen  
Plăci de faianță  
Sodă caustică  
Tigle



UZINELE: TARNĂVENI (TÂRNAVA MICĂ)  
DIRECȚIA GENERALĂ: BUCUREȘTICALEA VICTORIEI 63  
DEPOZIT: BUCUREȘTI, CALEA 13 SEPTEMBRIE 143



# PHILIPS RADIO



# MAGAZIN AERONAUTIC



Trecând  
printr'un puternic  
baraj de artilerie,  
bombardierele italiene